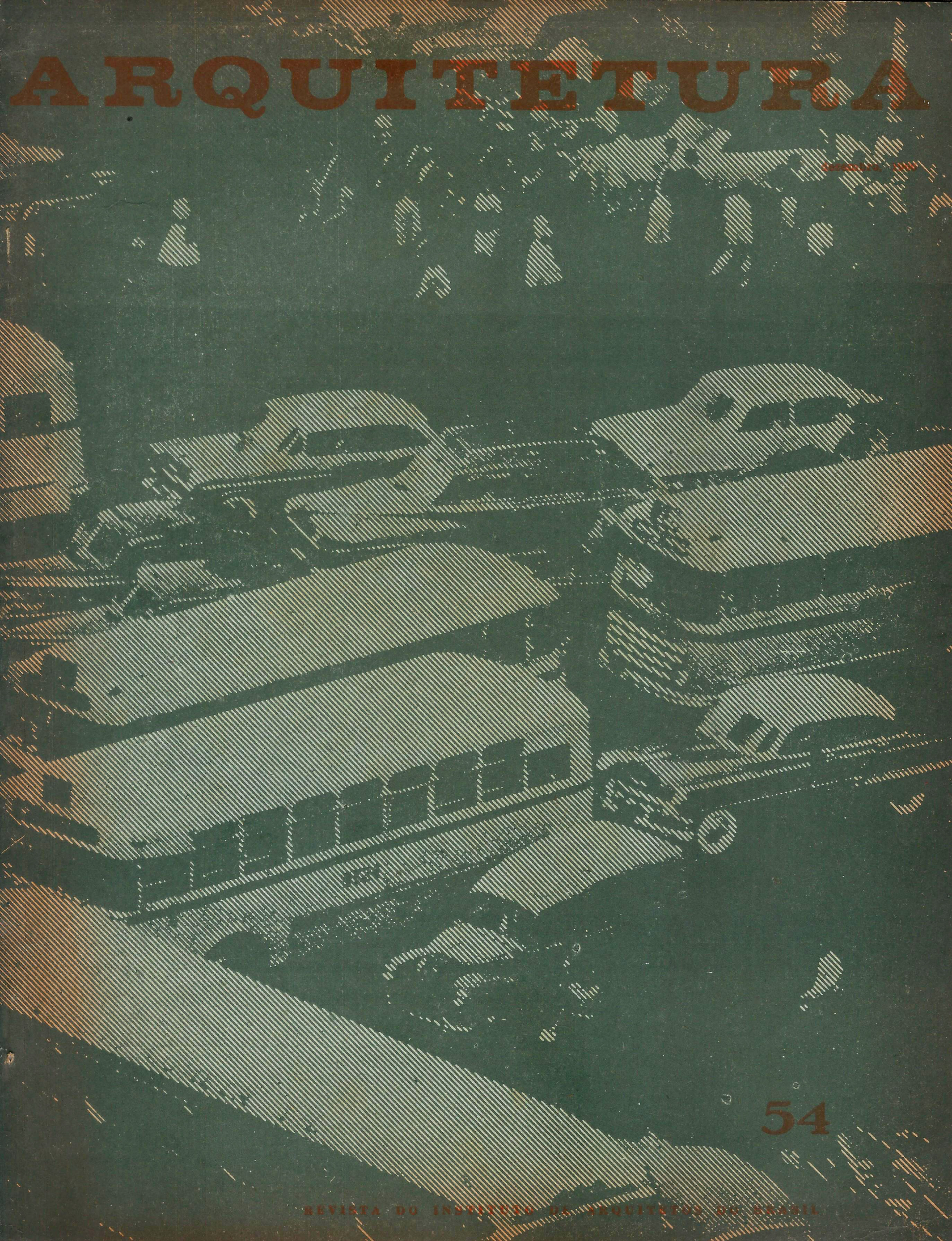
ARQUITETURA

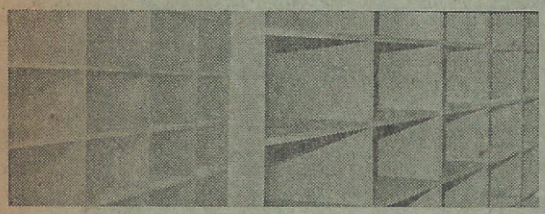
AGOSTO 1954

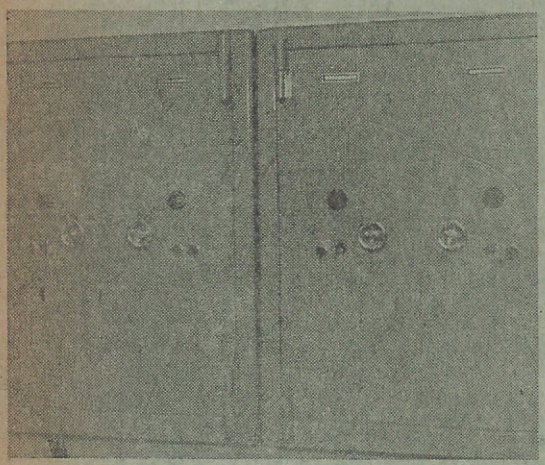


54

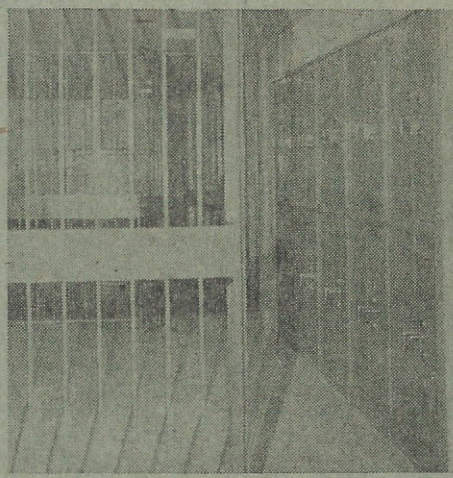
REVISTA DO INSTITUTO DE ARQUITETOS DO BRASIL

1

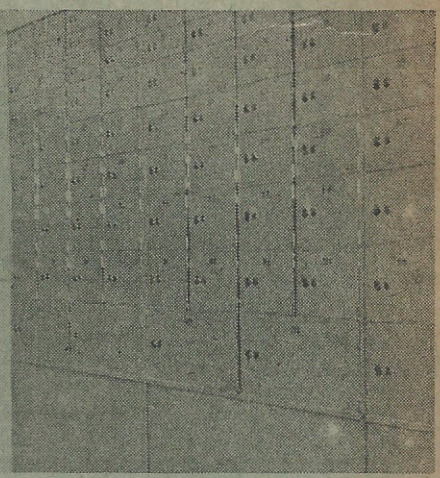




3

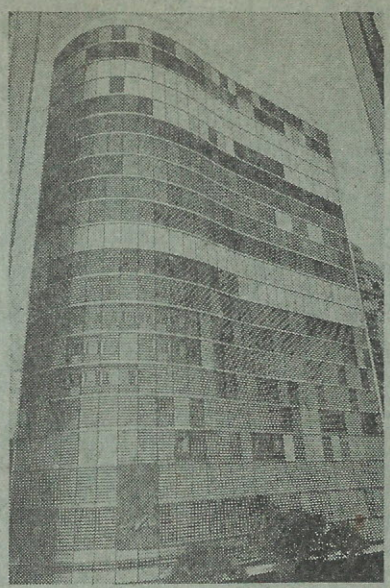


4



Arquiteto também especifica segurança...

2



Banco Comércio e Indústria de Minas Gerais

...assim, escolheu os móveis de aço BERNARDINI – estantes [1], cofres [2], armários de guarda de valores [3], e cofres de aluguel [4] – para proteger os valores do Banco Comércio e Indústria de Minas Gerais e outras organizações bancárias no país.

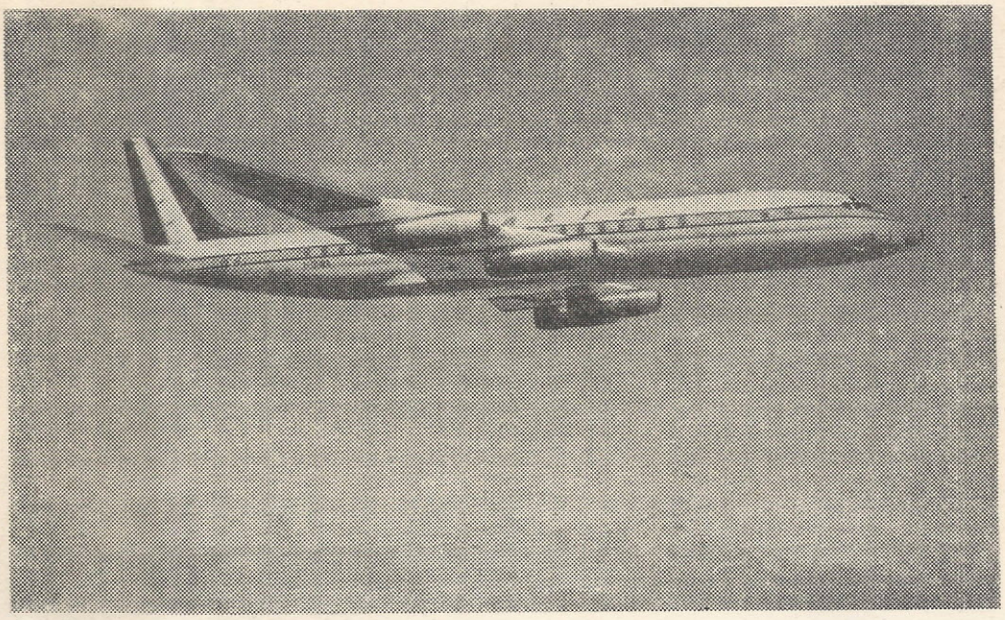
egm

FÁBRICA DE COFRES E ARQUIVOS

BERNARDINI S.A.

São Paulo - Rua Hipólito Soares, 79 - Ipiranga
Recife: Rua Floriano Peixoto, 505 Fone 4-2833
Campinas: Rua Gal. Osório, 971 Conj. 34 Fone 9-1327
Curitiba: Rua Dr. Murici, 843/847 Fone 4-6234
Rio de Janeiro: Rua do Carmo, n.º 61 Fones 22-3541 e 42-1639

o restaurante italiano mais alto do mundo



Eis um super DC-8 Jet
da Alitalia
num vôo intercontinental.
Sua "altitude média"
alcança 10.000 metros
(conhece outro restaurante
a essa altura?).
Em quanto voa aproximando-se
da velocidade do som,
aeromoças e stewards
da Alitalia oferecem aos 142
passageiros um típico e completo
almôco italiano, regado com
vinhos escolhidos. Atrás
deste almôço há o trabalho de
nada menos de 200 cozinheiros!
Talvez não seja o caso
de subir num DC-8 sòmente
para almoçar . . . mas
se já planejou uma viagem aérea,
eis a grande oportunidade!
Preferindo a Alitalia estará
utilizando os serviços
de uma das maiores e mais
apreciadas linhas aéreas do mundo.

ALITALIA

focus

são móveis que nascem hoje e não perdem a linha nunca

GUANABARA: RUA DOMINGOS FERREIRA 221-B - RUA VISC. DE PIRAJÁ, 438 - R. DO CATETE, 82 ■ SÃO PAULO: JACQUES MÓVEIS E DECORAÇÕES - R. AUGUSTA, 901 ■ SALVADOR: SUPREMA S.A. - AV. SETE, 58 ■ E.U.A.: 5304 CARLING WAY, LOS ANGELES, CALIFÓRNIA.

fátima

CEIBRASIL

★★★★ DESDE 1935 ★★★★

Mais de 30 anos de experiência em ar condicionado e frio industrial, aplicados na execução das maiores e mais modernas instalações do ramo no País.

EDIFÍCIO SEDE DA CEIBRASIL

Êste é o cartão de visita de nossos técnicos que irão atender sua próxima consulta sôbre instalações de ar condicionado, refrigeração industrial e assuntos correlatos. Baseados na grande experiência da Companhia, êles compreenderão prontamente o seu problema e terão satisfação em oferecer as soluções mais adequadas, a fim de atender às suas necessidades, de acôrdo com os seus desejos.

Consulte-os livremente, seja para instalações especiais, seja para grandes instalações. Êles estarão sempre as suas ordens.

E, para finalizar, apenas um lembrete: CEIBRASIL garante, em caracter permanente, as instalações que fornece!

- **EXPERIÊNCIA**
- **TRADIÇÃO**
- **QUALIDADE**
- **TÉCNICA**

CEIBRASIL

COMPANHIA ENGENHARIA E INDÚSTRIA

SEDE: Rua Lopes de Souza, 45 - Rio de Janeiro

FILIAL: Avenida Farrapos, 116 - Pôrto Alegre

Salvador - Recife

Concessionária

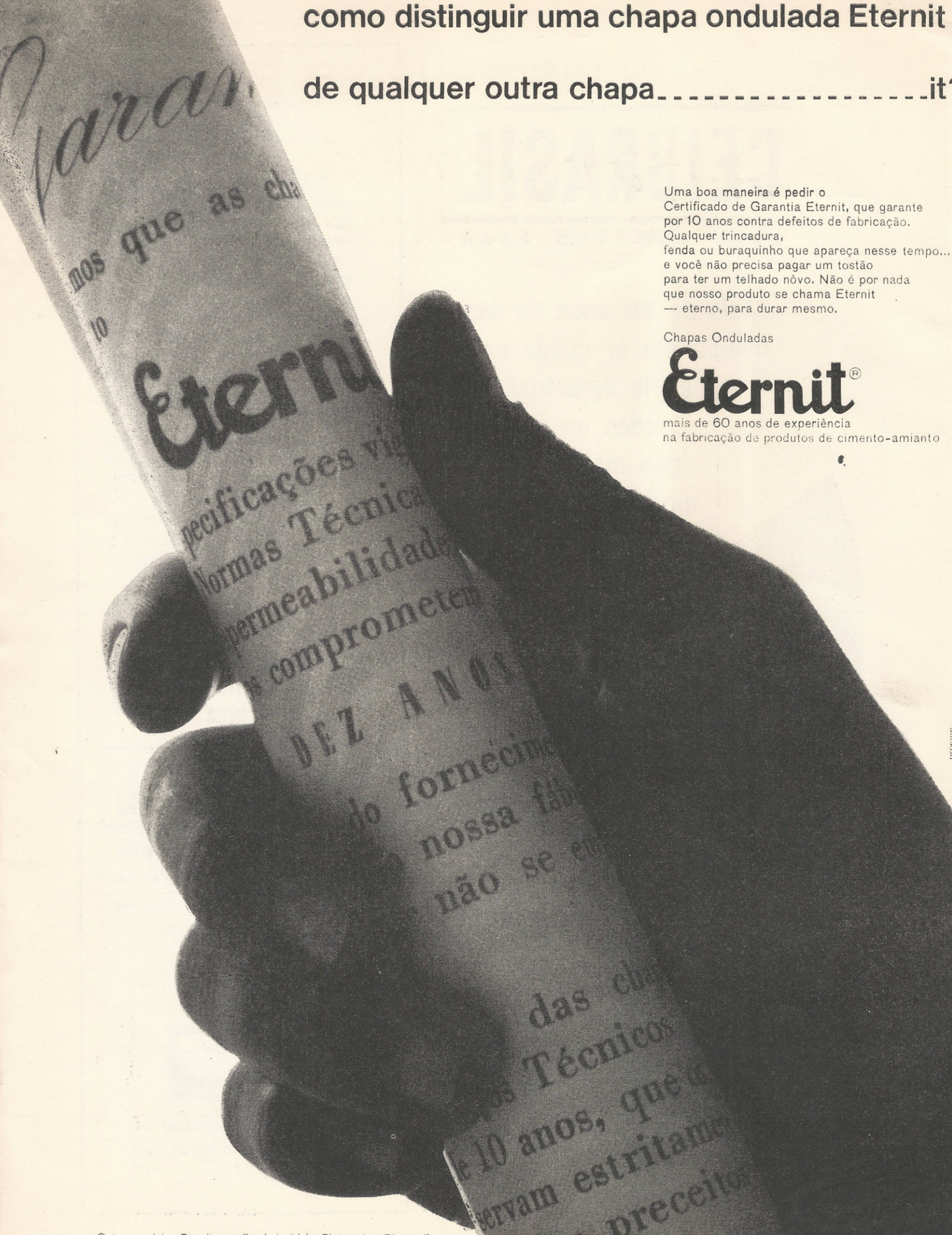
WORTHINGTON

AR CONDICIONADO

REFRIGERAÇÃO INDUSTRIAL

como distinguir uma chapa ondulada Eternit

de qualquer outra chapa.....it



Uma boa maneira é pedir o
Certificado de Garantia Eternit, que garante
por 10 anos contra defeitos de fabricação.
Qualquer trincadura,
fenda ou buraquinho que apareça nesse tempo...
e você não precisa pagar um tostão
para ter um telhado nôvo. Não é por nada
que nosso produto se chama Eternit
— eterno, para durar mesmo.

Chapas Onduladas

Eternit®

mais de 60 anos de experiência
na fabricação de produtos de cimento-amianto

Outros produtos Eternit para fins industriais: Eletrodutos, Eletrocalhas,
Rêdes de proteção contra incêndio.

inscreva-se agora

europa maravilhosa
grande circuito europeu

EUROPA 67

egm

inscreva-se agora, nas viagens da AGÊNCIA ABREU e garanta os melhores lugares. as excursões europa maravilhosa e grande circuito europeu, representam toda a europa para você em itinerários planejados por quem tem 126 anos de experiência na organização de viagens: a sua

AGÊNCIA ABREU

representante geral C. G. FREITAS
av. rio branco 156 • 24º • s.2434/5
telefones 22 6656/52 7703

Cada vez se nota mais...

No Rio, menos de dois anos depois da primeira agência, abre a segunda casa, à Avenida Rio Branco, 87. Em S. Paulo, com a aquisição do Banco Ribeiro Carvalho, passa a contar com 6 endereços, na capital, em Santos, em Cubatão. No Nordeste, completa a formação de uma rêde nacional da qual Fortaleza é o elo mais recente.
Tire proveito dêsse progresso.
Trabalhe com o Banco Industrial de Campina Grande.
É bom para seus negócios.

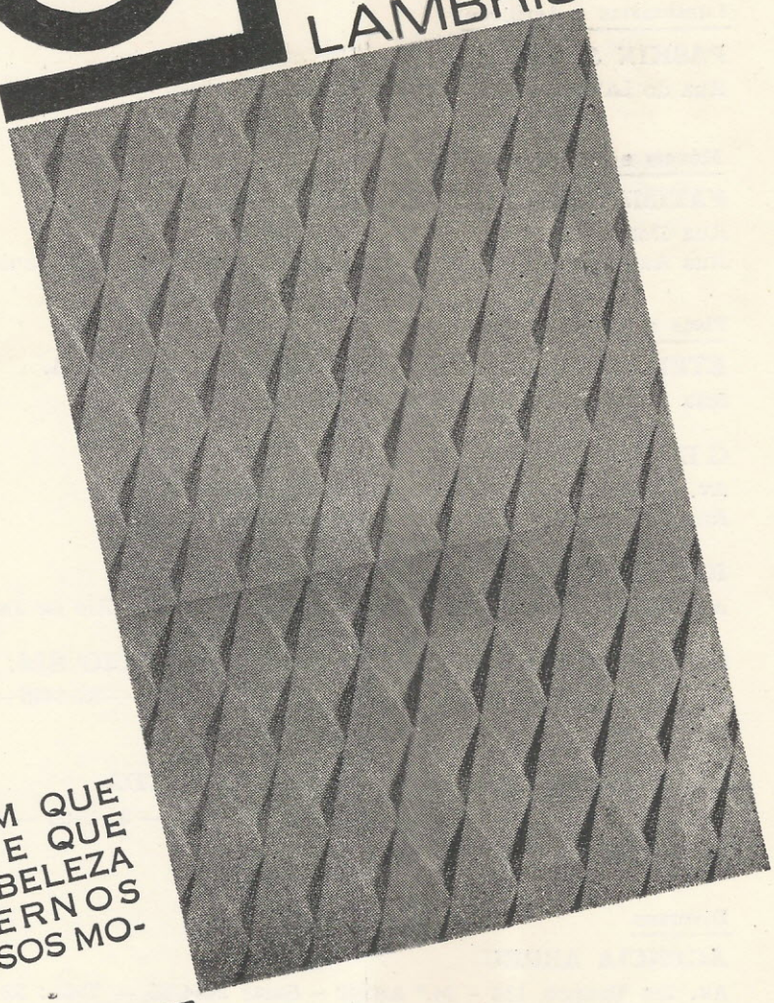
Donato Propaganda

Banco Industrial de Campina Grande S.A.
onde você é mais importante de que qualquer importância

São Paulo • Santos • Cubatão • Rio de Janeiro • Recife • Campina Grande • João Pessoa • Patos • Souza • Cajazeiras • Natal • Fortaleza

FORROS

LAMBRIS



OS ARQUITETOS SABEM QUE O GÊSSO É ETERNO... E QUE GESSOPLAC ALIA SUA BELEZA NOBRE AOS MODERNOS DESENHOS DOS DIVERSOS MODELOS DE PLACAS

GESSOPLAC
RUA MARCONI 31, 6º ANDAR/S. PAULO
AV. 13 DE MAIO 23, 19º ANDAR 1935/GB

Neste número:

Indicam materiais e serviços para o arquiteto especificar

Cimento

CIA. DE CIMENTO PORTLAND — POTY
Av. Martins de Barros, 196 — Recife — Pernambuco

Fundações e Estruturas

ESTACAS FRANKI LTDA.
Av. Rio Branco, 311 - 10.º andar - Tels.: 22-7630 e 52-6659 — Rio de Janeiro
Rua Marquês de Itú, 266 - 5.º - Tel. 36-3790 — São Paulo

Chapas, Divisórias e Laminados

BERNINI S.A. — Indústria e Comércio
Rua Frei Caneca, 47/49 - Tels.: 52-6884 e 52-6510 — Rio de Janeiro - GB.

EUCATEX S. A.
Avenida Francisco Matarazzo, 539 — São Paulo
Rua Sete de Setembro, 124 — Rio de Janeiro

Luminárias e Acrílicos

PASKIN & CIA. LTDA.
Rua do Lavradio, 190 — Tels.: 42-2160 e 52-3369 — Rio - GB.

Móveis e Decorações

FATIMA ARQUITETURA INTERIORES
Rua Domingos Ferreira, 221 - B — Rio - GB.
Rua Augusta, 901 - Jacques Móveis e Decorações — São Paulo

Pisos e Revestimentos

ETERNIT DO BRASIL, CIMENTO AMIANTO S. A.
Rua Beneditinos, 16 — Rio de Janeiro

GESSOPLAC
Av. 13 de Maio, 23 - 19.º andar - Sala 1935 - GB.
Rua Marconi, 31 - 6.º andar — São Paulo.

KLABIN IRMAOS & CIA.
Av. Rio Branco, 81 - 14.º andar — Tel.: 23-5870 — Rio de Janeiro

OTTO BAUMGART INDÚSTRIA E COMÉRCIO S/A.
Av. Prestes Maia, 356 — Fones (PABX) 32-7280 — 35-2426 — 33-4425 — 37-9347 São Paulo.

INDÚSTRIAS REUNIDAS VIDROBRÁS LTDA.
Av. Paulista, 1938 — 10.º Pav. — Tel. 31-6831 — 31-0164 — 31-2863 — 31-3693 — São Paulo

Diversos

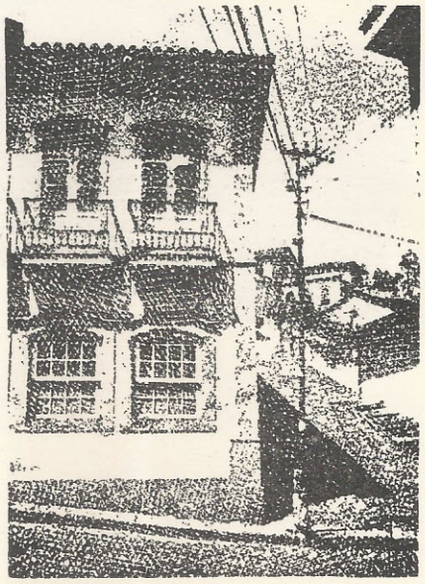
AGÊNCIA ABREU
Av. Rio Branco, 156 - 24.º andar - Salas 2434/35 — Tels.: 22-6656 e 52-7703 — Rio de Janeiro - GB.

ALITALIA — LINEE AEREE ITALIANE
Av. Rio Branco, 50 — Rio de Janeiro - GB.

BANCO COMÉRCIO E INDÚSTRIA DE MINAS GERAIS
Av. Rio Branco — Esquina da Rua do Ouvidor — Rio de Janeiro.

BANCO INDUSTRIAL DE CAMPINA GRANDE
Av. Rio Branco — Esquina da Rua da Alfândega — Rio de Janeiro, GB.

Painéis fotográficos
para decorações
Exposições, feiras



★ CRIAÇÕES PRÓPRIAS DE OURO PRÊTO, ALEIJADINHO, SALVADOR, RIO DE JANEIRO

★ PRÊTO E BRANCO

★ COLORIDAS A ÓLEO

★ PROCESSO FOTO-FÓRMICA

★ DOCUMENTAÇÃO FOTOGRÁFICA DE INDÚSTRIAS E OBRAS

Raul Brandão

Studio:
Av. Delfim Moreira, 1188 - Ap. 102

Telefone 27-4470

ARQUITETURA

N.º 54 — dezembro — 1966

Órgão oficial do Instituto de Arquitetos do Brasil — Revista mensal do IAB-GB — Av. Rio Branco, 277, grupo 1.301 — Publicação da Editôra Artenova Ltda. - Beco dos Barbeiros, 6, Grupo 201 - GB.

Conselho de Redação: Maurício Roberto, presidente; Edgar Graeff, Ernani Vasconcellos, Henrique, E. Mindlin, Ícaro de Castro Mello, Jorge Machado Moreira, Marcos Konder Netto, Oscar Niemeyer, Paulo Antunes Ribeiro, Paulo Ferreira Santos e Sylvio de Vasconcellos.

Conselho de Direção: Álvaro Pacheco; Alfredo L. Britto — IAB: Maurício Nogueira Batista — IAB.

Conselho de Representantes: Alberto Xavier — IAB-RS; Jorge Wilheim — IAB-SP; Vital Maria Pessoa de Mello — IAB-PE; Odilon Santos Neto — IAB-BA; Almir Fernandes — IAB-PR; Élio Vianna — IAB-ES; José Armando Farias — IAB-CE; Geraldo Nogueira Batista — IAB-DF.

Editor:
Álvaro Pacheco.

Redação: redator-chefe — Maurício Nogueira Batista — IAB; secretário — Alfredo L. Britto — IAB.

Colaboradores: Alberto Vieira de Azevedo (IAB) — Alex Nicolaeff (IAB) — Cladius — Cleber Ribeiro Fernandes — Fernando Abreu (IAB) — Ferreira Gullar — Fortuna — José Guilherme Melquior — Jota — Leandro Tocantins — Luís Miranda Corrêa — M. Cavalcanti Proença — Versões: John Knox (inglês); France Knox (francês); Eraldo de Almeida (Arte). Ivo Ferreira (Revisão).

Editôra Artenova Ltda. — Diretores: Álvaro Pacheco e Odylo Costa filho — Beco dos Barbeiros, 6, Gr. 201 - GB

Redação: IAB-GB — Av. Rio Branco, 277, grupo 1.301 — tel. 22-1703, — Rio.

Administração, Publicidade e Assinaturas: Beco dos Barbeiros, 6 — grupo 201 — tel.: 31-2641; Rio — GB.

Esta publicação é recebida por todos os arquitetos no exercício da profissão no Brasil, firmas construtoras, escritórios técnicos de urbanismo, engenharia e arquitetura, decoradores e lojas de móveis e decorações, instituições de ensino superior brasileiras e estrangeiras, repartições públicas ligadas à arquitetura, à engenharia e à construção em geral.

Venda avulsa em livrarias e bancas especializadas: preço do exemplar: Cr$ 1.000; número atrasado Cr$ 2.000; exterior US$ 1; assinaturas: 1 ano — Cr$ 10.000; exterior; US$ 10;

Os artigos assinados são de exclusiva responsabilidade dos seus autores.

Composição e Impressão: EDIGRAF — Editôra e Gráfica Ltda. — Pç. Cruz Vermelha, 3-A — Rio.

CAPA: Tráfego — Foto: M. N. Batista.

ARQUITETURA É FILIADA AO IVC INSTITUTO VERIFICADOR DE CIRCULAÇÃO

SUMÁRIO

Editorial

4 Casa isolada ou **habitat** integrado?

Relatório Buchanan

5 O tráfego nas cidades
Arq.º Maurício Nogueira Batista

Projeto

11 Embaixada da Índia em Brasília
Arq.º Shyam Janveja

Reportagem

14 Igreja de S. Gonçalo do Amarante

Painel

Dois projetos em Duque de Caxias — RJ.

18 Superintendência de Águas e Esgotos.

19 Reservatório de urbanização da Praça 7 de Abril
Arq.º André Lopes

20 Banco Industrial de Campina Grande S.A.
Arq.os Danilo Alvim e Maurício Soriano

22 Agência da Alitalia em Buenos Aires
Arq.º Fábio Dinelli

24 Restaurante de fábrica.
Arq.º Luiz Erasmo Moreira

Artigos

25 Reforma Urbana ou Planejamento de Cidades
José Arthur Rios

28 Sôbre uma Arquitetura de Sistemas
Armando de Holanda

30 O Aspecto Social da Arquitetura Moderna na Década de 30
Catherine Bauer Wurster

Painel

33 Edifício do Banco Comércio e Indústria de Minas Gerais
Arq.os Raul de Lagos Cirne, Bianor de Almeida Lamare, Rodrigo F. de Lamare e Roupen Roy Arslanian

35 **Diálogo**

35 **Destaque**

38 **Notícias**

40 **Legislação**

BUCHANAN ON TRAFFIC IN TOWNS

Maurício Nogueira Batista

"The automobile is here to stay", believes Colin Buchanan, architect and townplanner, professor of Transport at the Imperial College of Science and Technology, London, recently officially invited to visit Rio, São Paulo, Pôrto Alegre and Brasilia.

In the course of talks at the Guanabara Chapter of the I.A.B., the Engineering Club and the School of Architecture, he stressed the need for urban planning to tackle traffic problems that admit of no solution without far-reaching physical alteration of the city layout. Engineers should associate with architects and urbanists, for it is the people who live in the buildings that determine traffic conditions.

Prof. Buchanan and co-workers earned the I.U.A. Sir Patrick Abercrombie Award in 1965 for a book entitled "Traffic in Towns", better known as the Buchanan Report, which calculates that the number of motor vehicles in Great Britain, mostly private cars, now 11.5 million, will double in 10 years, triple in 20 and reach 40 million shortly after the turn of the century. Most travel being interurban, not only must arterial roads between cities be well and simply engineered, but populations be located in relation to the facilities of highway development.

Urban circulation, far more complex, presents the dual problem of door-to-door transport and disturbance of the environment by danger, anxiety, noise and smog. In certain "environmental areas", interconnected by suitably dimensioned thoroughfares, pedestrianas should have precedence over vehicular traffic and parking. If funds are not available for the necessary urban renewal, then traffic must de limited accordingly, starting with optional traffic such as individual travel between home and job that can be assured by public conveyances.

The present situation, in which the investment in vehicles is far from parallelled by the outlay on the means of accomodating the resulting traffic, cannot persist for there is a rock bottom limit to essential traffic beyond which costly large-scale urban renewal must be undertaken. Urban planning within the scope of present legislation cannot cope with the problem and a revision on more realistic bases is urgently needed.

Buchanan bitterly criticizes the British government for cringing from the major outlay he considers indispensable for traffic accomodation, while recognizing the inevitability of motor traffic as the basic transport medium by sanctioning a drastic reduction in the railway system, encouraging the automobile industry and enthusiastically approving such schemes as the Channel Highway Tunnel.

After the last war, road-building allocations were curtailed in favour of welfare projects and years of neglect have left the system so backward that the government now seizes on any pretext to avaid facing up to the situation. Resources might be obtained by transferring traffic accomodation to a national department with the right to raise loans for the purpose of following the American practice of raising funds by direct taxation of fuel and vehicles.

Traffic administration has been confined up till now to keeping the traffic flowing by every possible means until the major works underway or projected are completed, and this by taking advantage of all usable streets, improving signs and signals, prohibiting right turns (motorists drive on the left in England), instituting one-way streets and performing limited work to ease the flow of traffic, but ignoring environment and, in general, running counter to the aims of long range planning. This suggests that the solution lies in **environment management rather** than **traffic management** for, Buchanan maintains, the crucial difficulty is how to fill the gap between the present situation and the lagging application of curative measures to the ailing traffic system.

Accidents are largely caused by bad motorists and bad roads. Penalties should be more severe and the police more mobile; there should be psychological tests and tests for alcohol in the bloodstream. The responsibility of driving a motor vehicle should be firmly impressed on schoolchildren. A 65-m.p.h. speed limit should be impossed on the new roads and manufacturers encouraged to stress security, comfort, confidence and style, rather than speed. In residential and shopping sections, the speed limit should be reduced to 20 m.p.h. and the traffic flow slackened until at least half the people wishing to cross the street can do so without waiting; noise should be kept down to 75 decibels.

Finally, referring to the White House Conference on Natural Beauty, to which he was invited by President Johnson, Buchanan regretted that as yet no influential politician had realized the importance of the physical environment and the political capital to be amassed by firing the imagination of Englishmen to make something extraordinary and wonderful out of the surface of their island.

URBAN REDEVELOPMENT OR CITY PLANNING?

José Arthur Rios

In Brazil, there is a marked discrepancy between large, medium-sized and small towns in the various regions, revealing an incapacity to integrate rural and urban elements in a balanced system encompassing the social and economic interrelationship with the true regional context.

The zones of metropolitan expansion urbanistically privileged and efficiently serviced contrast with county seats that have only acquired the status of city through arbitrary administrative designation. Moreover, statistics are apt to give a false idea of actual conditions, for population increase is often largely represented by the proliferation of slums and shanty-towns in fringe or marginal zones or the degeneration of outmoded residential sections into blighted areas.

Urban reform or, better, redevelopment is very different from agrarian reform, since the variables determining the value of rural and urban land are quite distinct, leading in the latter case to speculation, with the result that investment in urban real estate has drawn middle and upper class savings away from agriculture, manufacturing and trade, just as the advantages of city life—higher wages, social security, education, recreation, culture—have lured the rural worker or small farmer from the countryside. Urban growth is a chain reaction involving industry, transportation, tertiary services and above all, the tentacular extension of burocracy, especially in a national, regional or state capital.

The flow of ingress being much more rapid than the material and functional development of the city, underpaid jobs or outright unemployment await most of the newcomers, who seek cheap housing in a poor site, makeshift construction and a lack of city services and "conveniences".

Now, urban development (1) may be subdivided into: (a) Spontaneous growth; (a1) Vertical expansion; (a2) Horizontal expansion, either dense (a2a) averaging 100 or sparse (a2b) 40 inhab. per acre; (b) Planned expansion. In the country, the monopoly of land ownership tends to be broken up by the "grileiro" who issues or obtains false title to whole sections (a source of endless litigation), and he has his urban counterpart in the "loteador" who promotes the subdivision of real estate, attracting the middle and lower classes by easy payment schemes and then allowing the development to lapse into a shanty-town without services, alignment or suitable spacing. Eventually the spread of built-up area welds independent cities into the sprawling megalopolis of the U.S., admirably described by French geographer Jean Gottman.

As a remedy, ambitious planners have created (2) brand new cities like Brasilia but the built-in vice lies in their political function, as has been amply proved by Washington, D.C., that dismal forerunner of what is now know pejoratively in Europe as "brasilism".

Other systems of decentralization (3), such as the "bunched" series of little towns suggested by French urbanist Jacques Ribaud, aim at establishing suitable conditions for the balanced life of a middle-class family, which experience has shown to be the only way of building up a civilization and involves zoning regulations and functional division into residential, economic, administrative and other sections.

The persistence of an oligarchical past in the street and even the housing pattern of our cities calls for (4) a policy of urban redevelopment, which in turn demands a reviewal of our jurisprudence to embrace the Anglo-Saxon concept of the urban community and the right of eminent domain **pro bono publico** over private property. A well-devised tax system unhampered by currency devaluation may serve to discipline urban land use, but restrictive and fiscal legislation are not enough without a change in municipal government, as for instance the engagement of a city manager working through specialized committees.

Just to import modern equipment and expect the human problems of urban concentration to solve themselves is to condemn our cities to a gradual decline in culture and the decay of man's noblest achievements.

SYSTEM ARCHITECTURE

Armando de Holanda

The artist of today is faced with the dilemma of whether, remaining individualistic and subjective, to seek to please a limited élite, or, taking advantage of technology, to enter into contact with the general public and, guided by use and function, to aspire to quality through quantity rather than singularity and find beauty in practicality and not abstraction.

Notwithstanding the fear (unjustified) that standardization leads to monotony, the building is becoming an industrial product. The idea is not new. It was foreshadowed in Japanese housing, in the "birdcage" mock-up for the reconstruction of Lisbon after the 1755 earthquake, and in the pre-industrial "balloon frame" of the western United States. In Brasilia, Lucio Costa's Highway Platform, focal node of the arterial network and Niemeyer's Central Science Institute are pioneer examples of the relatively recent use in Brazil of large-scale structural prefabrication.

Le Corbusier points out that the infinite variety of language and languages is based on an alphabet of some 26 letters. In the so-called system architecture of Denmark's Joern Utzon, for instance, the convenience of an apartment or the complexity of a monumental building are alike obtained by multiple combinations of a few elements made and assembled mechanically according to a geometrical system of spatial grids, thereby linking free invention to the mechanization of components.

THE SOCIAL ASPECT OF ARCHITECTURE IN 1930/40

Catherine Bauer Wurster

In May 1964, this study was submitted to the Second Symposium on Modern Architecture organized by Columbia University, New York, and aroused quite a furore because it attacked the three leading architects of the modern movement—Mies Van der Rohe, Gropius and Le Corbusier.

Their aim was the same, said she: to find a solution that would improve the environment in an industrial society. To do so, architecture would have to be made doubly functional by taking full advantage of technology, while concentrating on man's daily needs and way of life. In Europe the chronic lack of housing, schools and other public services was quite a problem in 1930; the principles of the Bauhaus were clearly applicable and, in Germany, housing plans were carefully worked out to fit the status of the beneficiaries.

Nonetheless, it would seem that this school had a greater influence on the evolution of industrial design and the object, as such, for the results were distinctly ambiguous where architecture and urbanism were concerned, although the repercussions spread to the United States towards the end of the 30's and the Utopian skyscrapers of Le Corbusier, Mies and Gropius attracted many other architects. After World War II however, the results proved desappointing and it may be said that real progress owes little to the famous directors of the CIAM.

In Scandinavia and Holland sound modern planning was most successful. England must be credited with the idea of the garden city, developed in the United States and expanded into the green belts of many another country; the principle of traffic separation in neighbourhood units was invented by Unwin and perfected by Clarence Stein long before it was finally adopted by the Bauhaus; Frank Lloyd Wright devised the free floor plan. As to the three pontiffs, Le Corbusier, Gropius and Mies, they no longer produced anything new at all, and their disciples were even more stereotyped. All of them seemed indifferent to practical solutions and made no effort to build "decent, salubrious and hygienic houses".

Nowadays, the great problem of cities is to decide how to preserve the past and integrate the new buildings with the old in the same townscape. In their lip service to the rational, Mies, Gropius and Le Corbusier have done no more with all their influence than create a technocratic symbolism of forms and patterns, for teamwork with other architects, engineers and sociologists would have seemed like losing face to the renowned innovators, accustomed as they were to the role of "prima donna".

Yet these three were important in that they increased our capacity for understanding the monumental, Le Corbusier in particular. What, though, have they contributed to town-planning, to the common language, from the æsthetic, social or technical point of view?

BUCHANAN ET LA CIRCULATION DANS LES VILLES

Maurício Nogueira Batista

"L'automobile existe et pour longtemps encore" pense Colin Buchanan architecte et urbaniste, professeur des Transports au Collège impérial de sciences et technologie de Londres, récemment en visite officielle à Rio, São Paulo, Pôrto Alegre et Brasília.

Lors de ses causeries à l'IAB, département de Guanabara, au Club des ingénieurs et à l'Ecole d'architecture, il a montré la nécessité d'une planification urbaine s'attaquant aux problèmes du trafic que ne trouveront pas de solutions sans recourir à des modifications matérielles de grande envergure du tracé de la ville. Les ingénieurs devraient s'associer aux architectes et aux urbanistes, car ce sont ceux qui vivent dans les immeubles qui fixent les conditions du trafic.

Le professeur Buchanan et ses coéquipiers gagnaient, en 1965, le prix de l'UIA institué par Sir Patrick Abercrombie pour un livre intitulé "Traffic in Towns", mieux connu sous le titre du Rapport de Buchanan, dans lequel il calcule que le nombre de véhicules automobiles en Grande Bretagne — voitures particulières pour la plupart — maintenant de 11,5 millions sera doublé en 10 ans, triplé en 20 et atteindra 40 millions peu après la fin de ce siècle. La majorité des voyages étant entre les villes, non seulement les grandes artères qui les unissent doivent être bien conçues mais les populations doivent être localisées en raison des commodités du service routier.

La circulation urbaine, bien plus complexe, présente le double problème du transport de porte à porte et celui du milieu ambiant troublé par le danger, l'inquiétude, le bruit et le "smog". Dans certaines "zones d'ambiance" reliées par des voies de communication de bonnes dimensions, les piétons devraient avoir priorité sur la circulation automobile et les parkings. Si les fonds ne sont pas suffisants pour transformer tout le quartier, la circulation devra être réduite d'autant, en partant du trafic "facultatif" tel que le trajet personnel entre la maison et le travail qui peut se faire par des moyens publics

La situation actuelle où l'investissement en véhicules est loin d'être équivalent aux frais d'aménagement de la circulation en question ne peut continuer car il y a une dernière limite au trafic indispensable au-delà de laquelle une réforme urbaine à grande échelle doit être entreprise. La planification urbaine à la portée de la législation actuelle ne peut venir à bout de la difficulté et une révision sur des bases plus concrètes est urgente.

Buchanan critique amèrement le gouvernement britannique de s'être dérobé aux fortes dépenses qu'il juge nécessaires à l'organisation de la circulation bien que reconnaissant l'inévitabilité du trafic automobile comme moyen de transport de base en autorisant une réduction drastique des chemins-de-fer, en encourageant l'industrie automobile et en approuvant avec enthousiasme le tunnel autoroute sous la Manche.

Après la dernière guerre, les allocations pour construire des routes furent réduites en faveur des projets de sécurité sociale et maintenant, le réseau routier a été abandonné depuis si longtemps que le gouvernement choisit quelque prétexte pour éviter d'affronter la situation. Des ressources pourraient être obtenues en transférant l'organisation de la circulation à un service national ayant le droit de faire des emprunts dans ce but ou en suivant la méthode américaine de mobiliser des fonds en prélevant des impôts directs sur les combustibles et les véhicules.

L'administration du trafic s'est limitée jusqu'à maintenant à faire écouler la circulation par tous les moyens possibles jusqu'à ce que les œuvres principales en train ou projetées soient terminées, et cela, en se servant de toutes les rues carrossables, en améliorant la signalisation, en interdisant de tourner à droite (on conduit à gauche en Angleterre), en créant des sens interdits et en faisant de petits travaux pour aider à décongestionner les rues mais sans se soucier de l'ambiance et, généralement, en agissant à l'encontre des buts de la planification à longue échéance. Ce qui ferait croire que la solution repose sur **l'organisation du milieu** ambiant plutôt que sur **l'organisation du trafic** car Buchanan soutient que la pire difficulté est comment combler le laps de temps entre la situation actuelle et l'application si lente des moyens pour améliorer le système insuffisant de la circulation.

La majorité des accidents sont dus à de mauvais chauffeurs et à de mauvaises routes. Les sanctions devraient être plus sévères et la police plus active; on devrait faire passer des examens psychologiques et faire des prises de sang pour déterminer la teneur en alcool. La responsabilité de conduire une automobile devrait être inculquée dès l'enfance à l'école. Une vitesse limite de 100 km à l'heure devrait être imposée sur les nouvelles routes et les fabricants encouragés à s'intéresser plutôt à la sécurité, au confort, à l'élégance et au style qu'à la vitesse. Dans les quartiers résidentiels et commerçants, la vitesse maximum ne devrait pas dépasser 30 km à l'heure et l'écoulement de la circulation être ralenti jusqu'à ce qu'au moins la moitié des gens qui veulent traverser la rue puissent le faire sans attendre; le bruit devrait être maintenu en-dessous de 75 décibels.

Finalement, se référant à la "White House Conference on Natural Beauty" à laquelle il fut invité par le Président Johnson, Buchanan regrettait que jusqu'à maintenant aucun politicien influent n'ait compris l'importance du milieu ambiant ni du capital politique qui pourrait être obtenu en forçant l'imagination des Anglais à faire quelque chose d'extraordinaire et de magnifique sur leur île.

REFORME URBAINE OU PLANIFICATION DE VILLES ?

José Arthur Rios

Au Brésil, selon la dimension des villes de différentes régions, il y a une contradiction qui empêche de faire pénétrer des éléments ruraux et urbains dans un système équilibré de rapports économiques et sociaux avec le contexte régional. Certaines zones d'expansion métropolitaine privilégiées et bien desservies, contrastent avec des chefs-lieux qui n'ont acquis le rang de ville que par une distribution administrative arbitraire.

En outre, les statistiques donnent souvent une fausse idée des conditions du moment car c'est surtout la prolifération des taudis et des bidonvilles dans les zones périphériques, dans les terrains vagues, ou encore la dégradation d'anciens beaux quartiers tombés en déchéance, qui sont la cause de l'augmentation de la population.

La réforme urbaine est toute autre que la réforme agraire car les variables qui déterminent la valeur du sol en ville ou à la campagne sont bien différentes; la première conduit à la spéculation qui fait que l'investissement en biens-fonds soutire les économies des classes moyenne et riche, de l'agriculture, de l'industrie et du commerce, comme éducation, distractions, culture — salaire plus élevé, sécurité sociale, les avantages de la vie citadine — ont arraché l'ouvrier agricole et le petit fermier à la campagne. Le développement urbain est une réaction en chaine entrainant l'industrie, les transports, services tertiaires et, surtout, l'extension tentaculaire de la bureaucratie, particulièrement dans les capitales nationales, régionales et d'états. Toutefois ce flot d'arrivées étant beaucoup plus rapide que le développement matériel et fonctionnel de la ville, ce sont les emplois mal payés ou le chomage qui attendent le plus souvent les nouveaux venus qui cherchent à se loger à peu de frais ou dans des constructions de fortune en quelqu'endroit que ce soit, sans transports ni commodités.

Le développement urbain (1) peut donc être subdivisé en: (a) accroissement spontané; (a1) expansion verticale; (a2) expansion horizontale soit dense (a2a) d'environ 250 ou peu abondante (a2b) de 100 habitants par hectare; (b)expansion projetée. A la campagne, le monopole de la propriété terrienne tend à être détruit par le "grileiro" qui émet ou obtient de faux titres pour des parcelles entières (source de litiges sans fin) et qui a son équivalent citadin en la personne du "loteador" qui lance des lotissements en attirant les classes moyenne et pauvre par par hectare; (b) expansion projetée. puis laisse le terrain loti se transformer en bidonvilles sans transports, égouts, alignement ou espacement convenables. En fin de compte l'extension de la superficie construite soude entre elles des villes indépendantes en "mégalopolis" énormes comme celles des Etats-Unis si bien décrites par le géographe français, Jean Gottman.

Pour y remédier, des urbanistes audacieux ont créé (2) des villes entièrement neuves comme Brasilia, mais le vice caché réside en leur fonction politique tel que Washington D.C. l'a si bien prouvé en triste précurseur de ce qui est maintenant appelé péjorativement "brasilisme" en Europe.

D'autres systèmes de décentralisation (3) au moyen de petites villes neuves disposées en séries ou en grappes sont suggérés, entre autres, par l'urbaniste français Jacques Ribaud, pour établir des conditions favorables à la vie équilibrée d'une famille de classe moyenne, que l'expérience a montré être le seul moyen de construire une civilisation et implique des règlements de zonage et divisions fonctionnelles en quartiers résidentiels, économiques, administratifs et autres.

La persistance d'un passé oligarchique dans le tracé des rues et même des habitations de nos villes exige (4) une politique de réforme urbaine qui, à son tour demande une révision de notre jurisprudence pour envisager la conception anglo-saxonne de la communauté urbaine et le droit de domaine éminent sur la propriété privée pour le bien public. Un système d'impôts bien compris, à l'abri de la dévaluation monétaire peut servir à discipliner l'occupation du sol urbain, mais cette législation restrictive et fiscale n'est pas suffisante sans un changement de gouvernement municipal comme ,par exemple, l'engagement d'un "city manager" qui dirigerait des comités spécialisés. Ne faire qu'importer des équipements modernes et croire que les problèmes de la concentration urbaine se solutionneront d'eux-mêmes est condamner nos villes à la décadence de la culture et des créations les plus nobles de l'homme.

ARCHITECTURE SYSTEMATISEE

Armando de Holanda

L'artiste d'aujourd'hui se trouve devant le dilemme de rester individuel et subjectif cherchant à plaire à une élite restreinte ou, grâce à la technologie, se mettre en rapport avec le grand public et, dirigé par l'usage et la fonction aspirer à la qualité par la quantité plutôt que l'originalité en trouvant la beauté par l'utile et non par l'abstraction.

Malgré la crainte (injustifiée) que la standardisation conduit à la monotonie, le bâtiment devient un produit industriel. L'idée n'est pas nouvelle. On la rencontre dans le logement japonais, dans la "cage d'oiseau" pour la reconstruction de Lisbonne après le tremblement de terre de 1755, et dans le "balloon frame" de l'ère pré-industrielle des Etats-Unis de l'ouest. A Brasilia, la plateforme routière de Lucio Costa, point focal du réseau de la circulation, et l'Institut central de sciences de Niemeyer sont des exemples pionniers de l'emploi relativement récent au Brésil de la préfabricatoin structurelle à grande échelle.

Le Corbusier nous a montré que la variété infinie du langage est basée sur 26 lettres. Dans l'architecture systématisée de Joern Utzon au Danemark, la commodité d'un appartement ou la complexité d'un bâtiment monumental sont obtenus de même par la combinaison multiple de quelques éléments faits et assemblés mécaniquement selon un système géométrique de grilles spatiales réunissant ainsi l'invention libre à la production mécanisée des composants.

ASPECT SOCIAL DE L'ARCHITECTURE DE 1930/40

Catherine Bauer Wurster

En mai 64, l'auteur présentait au Symposium sur l'Architecture moderne organisé par la "Columbia University" de New York une étude qui provoqua de graves polémiques car elle attaquait les 3 architectes principaux du mouvement moderne — Mies Van der Rohe, Gropius et Le Corbusier.

Leur but était le même — disait-elle: trouver une solution pour améliorer le milieu ambiant dans une société industrielle. L'architecture avait à devenir doublement fonctionnelle en profitant entièrement de la technologie et en s'occupant surtout des besoins journaliers de l'homme.

En Europe le manque chronique de logements et la pénurie d'écoles et d'autres services publics étaient un problème en 1930; les principes du Bauhaus y trouvèrent leur application et les plans allemands d'habitation étaient soigneusement étudiés suivant leurs destinations. Toutefois, il est probable que cette école a surtout aidé l'évolution du dessin industriel et de l'objet, car les résultats étaient assez ambigus en ce qui concerne l'architecture et l'urbainisme.

Ce qui est certain c'est que les répercussions se faisaient sentir aux Etats-Unis à la fin de la décennie et les utopiques gratte-ciel de Le Corbusier, Mies et Gropius attiraient bien d'autres architectes. Cependant, après la guerre, les résultats furent décevants et on peut dire que le progrès réel a été peu influencé par les fameux dirigeants du CIAM. C'est en Scandinavie, en Hollande, que la planification moderne eut le plus de succès. A l'Angleterre revient l'idée de la ville-jardin — idée reprise par les Etats-Unis et suivie d'autres pays avec les ceintures vertes; on doit à Unwin la séparation du trafic dans l'unité de voisinage perfectionnée par Clarence Stein bien avant que le Bauhaus l'adopte et c'est Frank Lloyd Wright qui inaugurait le plan libre.

Quant aux trais grands — Le Corbusier, Gropius et Mies, ils n'apportèrent plus rien et leurs disciples encore moins. Tous semblaient indifférents aux solutions pratiques et ne cherchaient pas à construire "des maisons décentes, salubres et hygiéniques".

Actuellement, le grand problème des villes est celui de savoir comment préserver le passé et comment conjuguer les nouveaux bâtiments avec les anciens. En fait d'être rationnelle, l'influence de Mies, Gropius et Le Corbusier n'a créé qu'un symbolisme technocratique de formes et de façons, car un travail d'équipe entre architectes, ingénieurs, sociologues, demandait trop de modestie aux fameux novateurs habitués au rôle de "prima donna".

Cependant ces trois hommes furent très importants pour augmenter notre capacité de comprendre le monumental. Surtout Le Corbusier. Mais, qu'ont-ils apporté au dessin urbain, au langage commun, du point de vue esthétique, social ou technique ?

Casa isolada ou HABITAT integrado?

Uma grande preocupação com a organização total do espaço criado pelo homem em suas múltiplas atividades é observada em quase todos os países do mundo. Os estudos dos aspectos envolvidos por êsse espaço são hoje uma constante, enquanto experiências são levadas a efeito nas mais variadas regiões e a literatura especializada dia a dia aumenta consideràvelmente. Alguns exemplos: 1946, a Inglaterra iniciou o programa das "News and Expanding Twns", para 10 anos depois, durante os quais construiu 14 cidades, reformular os conceitos à luz da experiência adquirida e partir para outra etapa; a Organização Mundial de Saúde promoveu em 1966 o tema dos aspectos urbanos nas comemorações de sua criação, como uma forma de chamar a atenção do mundo para a problemática da cidade; nos EUA criou-se, recentemente, um organismo em nível ministerial para cuidar dos problemas urbanos, unificando entidades oficiais até então encarregadas, isoladamente, da renovação urbana e da habitação; informa-se que na Argentina pensa-se em reorientar a política até agora seguida, e que foi iniciada em 1958 com programas habitacionais setorizados, instituindo-se um ministério do bem-estar social, do qual a habitação seria uma parte. A êsses exemplos poderíamos acrescentar muitos outros — as experiências dos países nórdicos, da Alemanha, da Holanda, o que se vem tentando no Marrocos, muita coisa feita na Espanha, algumas realizações portuguêsas, etc. — mas acreditamos que os acima mencionados são bastante eloqüentes.

O que se visa com êsse grande movimento de idéias e com essas realizações de amplo porte?

Não temos dúvida de que o que se persegue, primordialmente, é a maneira de alojar adequadamente as pessoas que em número sempre crescente procuram as áreas urbanas. Êsse enfoque dá, de imediato, a verdadeira visão do problema — a criação de um habitat *para o homem.*

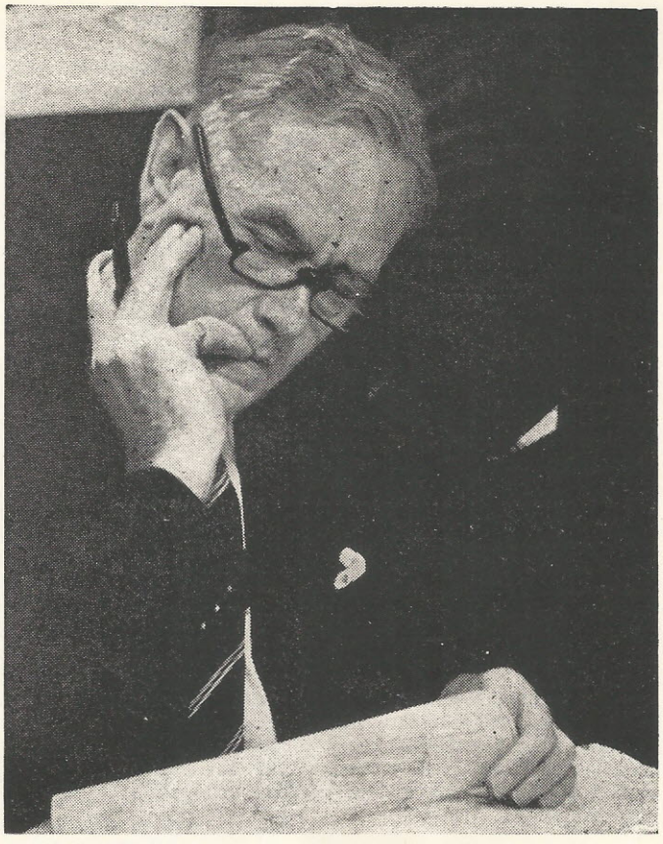
Em trabalho recentemente publicado na revista da Sociedad Central de Arquitectos da Argentina, o arquiteto Luiz Miguel Morea, professor do Centro de Investigaciones de la Vivienda da Faculdade de Arquitetura de Buenos Aires, afirma que continuar a pensar que a "Vivienda" bien de dignidad, *es una mercancía, um "bien de renta", cuya carencia se puede superar com el libre juego de los mecanismos del mercado, es una falacia trasnochada que no resiste el razonamiento científico en la época de los "modelos" y de la "programación". Tan falacia es como ignorar que la Vivienda forma parte íntima del "processo de urbanización" que caracteriza fuertemente al modelo latinoamericano y argentino con sus "dualismos y rigideces", tem acertadamente esquematizados por Jorge Ahumada... y cómo desconocer la función rectora del Arquitecto-Urbanista em el diseño do la política nacional de Vivienda Integral".*

Ante êsse quadro mundial qual é a posição do Brasil?

Iniciamos tarde as tentativas para enfrentar o problema habitacional. Antes da criação do Banco Nacional da Habitação, a atuação governamental cingiu-se a alguns programas isolados de construção de conjuntos habitacionais pelos IAPs e à fraca ação da Fundação da Casa Popular. A política iniciada em 1964, com a instituição do Plano Nacional de Habitação a ser executado pelo BNH infelizmente não se orientou, desde o seu comêço, para o cerne mesmo da questão. A meta principal da política fundou-se na preocupação de montar um esquema financeiro e o fato de fazê-la repousar num organismo bancário dá bem a idéia da concepção que a orientou e informou.

No entanto, se considerarmos que — como cita o arquiteto Luiz Miguel Morea — "o processo de desenvolvimento urbano absorve, em têrmos de capital social básico, aproximadamente 25 a 30% de tôdas as inversões nacionais de capital no que se refere a equipamento urbano (pavimentação, obras sanitárias, comunicações, energia e outros serviços domiciliares) e aproximadamente 20 a 25% no que respeita à rubrica habitação; *"juntos, a habitação e equipamento urbano representam cêrca de 50% de tôdas as inversões de capital nacional", será fácil compreender a importância que para o desenvolvimento econômico tanto regional como nacional, adquire o correto planejamento urbano".*

Ao que se informa, o Govêrno pretende reformular a política até agora seguida, para fazê-la repousar sôbre um sistema de planejamento local integrado. A notícia é das mais promissoras e merece decidido apoio, pois esta parece-nos ser uma forma adequada de enfrentar um problema cujos limites ultrapassam de muito as preocupações meramente financeiras da construção de moradias. □



Buchanan

O tráfego nas cidades

Arquiteto
MAURICIO NOGUEIRA BATISTA, IAB-GB

O automóvel, ou alguma coisa muito parecida com o carro de hoje, permanecerá durante bastante tempo ainda como forma preferida de transporte. "O automóvel está aí, e está para ficar". Esta é a opinião do professor Colin Buchanan, arquiteto e urbanista, catedrático de Transporte no Imperial College of Science and Technology de Londres, que estêve recentemente entre nós. O prof. Buchanan veio ao Brasil a convite da Faculdade de Arquitetura da Universidade Federal da Guanabara e do Itamarati, tendo visitado além do Rio, São Paulo, Pôrto Alegre e Brasília. No Rio de Janeiro, Colin Buchanan fêz palestras no Instituto de Arquitetos - Departamento da Guanabara, no Clube de Engenharia e na Faculdade de Arquitetura.

No IAB-GB o prof. Buchanan salientou, entre outras coisas, a importância do planejamento urbano no equacionamento dos problemas gerados pelo volume crescente de tráfego e disse não ser possível pensar em solucionar êsses problemas sem considerar profundas alterações físicas nas cidades.

O professor Colin Buchanan é autor de um livro chamado "Traffic in Towns" mais conhecido como Buchanan Report, *elaborado por um grupo de trabalho por êle dirigido. Êste grupo de trabalho reuniu quinze profissionais de diferentes especialidades: arquitetos, engenheiros, economistas, etc. O trabalho do prof. Buchanan depois de publicado teve grande repercussão não só na Inglaterra, como em todos os países do mundo. O prof. Buchanan e sua equipe foram distinguidos com o* Prêmio Sir Patrick Abercrombie *da União Internacional de Arquitetos, em 1965, por êsse trabalho, considerado pela UIA como uma pesquisa objetiva e corajosa dêsse angustiante problema da cidade moderna.*

*No Rio, o prof. Buchanan foi entrevistado por diversos jor-*oportunidade, o pedestre carioca como o "mais corajoso do mundo". *Entre outras coisas, os jornais informaram que êle afirmara, no Clube de Engenharia, considerar-se "feliz por ter saído com vida do tráfego do Rio de Janeiro", que definiu, em outra oportunidade, o pedestre carioca como o "mais corajoso do mundo" e que ficou perplexo quando soube que aqui havia uma* polícia política. *No "Jornal do Brasil", o Coronel Fontenele montou uma entrevista com Buchanan, respondendo a uma das perguntas sôbre o que pensava dos "engenheiros de tráfego, engenheiros e arquitetos de todo mundo em geral e dêsses especialistas brasileiros em particular "Buchanan afirmou que não era um engenheiro de tráfego e sim um urbanista,* "acho, no entanto, que é um êrro entregar as soluções dos problemas de transportes e de trânsito exclusivamente aos engenheiros, que os tratam como se o tráfego fôsse uma tubulação com água correndo por dentro." *O Cel. Fontenele pediu-lhe que fôsse mais explícito, e Buchanan retrucou"* "Sou um positivista e não um líder de classe ou político. Falo sôbre o que acredito. Acho que os engenheiros tratam do problema do tráfego assim: quando há tráfego de mais alargam as ruas; quando há edifícios demais, derrubam-nos; quando há esquinas demais a dobrar, eliminam-nas." *E, respondendo a outra pergunta,* disse desejar que engenheiros, arquitetos e urbanistas se integrem no trabalho do tráfego da cidade, porque a gente que mora nos edifícios é que determina as condições de tráfego."

Um sumário do "Traffic in Towns"

As principais conclusões do Relatório Buchanan são as seguintes:

1) — O veículo a motor é uma invenção benéfica. Fora de qualquer dúvida, êle é a forma mais conveniente de transporte mecânico já inventada e não vejo possibilidade de ser suplantada, em futuro próximo, por qualquer outro meio de transporte.

2) — Presumindo-se que medidas restritivas não sejam impostas (a única justificativa plausível seria a dificuldade em acomodar o tráfego) o número de veículos na Inglaterra (atualmente 11,5 milhões) deverá dobrar em 10 anos, triplicar em 20 e possivelmente chegar a 40 milhões pouco depois do ano 2.000, levando em conta um aumento da população de 20 milhões, lá pelo fim do século.

3) — A maioria dêsses veículos será usada, em primeiro lugar para fins comerciais e industriais e, em segundo lugar, para uma grande variedade de usos sociais. A segunda categoria vai formar o elemento principal do aumento de tráfego. Um substancial aumento do tráfego, é evidente, não está muito longe.

4) — A massa das viagens começa e termina nas cidades, uma vez que é aí que estão concentradas as atividades geradoras de tráfego. O desenvolvimento de um sistema de estradas entre cidades *é relativamente simples em têrmos de engenharia, mas o* planejamento *precisa levar em conta a futura localização da população, bem como o contrário: a localização da população em função das possibilidades do desenvolvimento das estradas.*

5) — Dentro das áreas urbanas, o problema de manejar o tráfego é muito mais difícil, pela simples razão de que o advento, em grande número, de veículos rápidos, pesados e perigosos, tornou ràpidamente anacrônicos nossos planos urbanísticos tradicionais. Se alguém planeja, deliberadamente, uma determinada área urbana para o tráfego motorizado, vai com certeza encontrar algo de nôvo. A situação nas áreas urbanas existentes terá de ser enfrentada e não há razão para supor que, nas novas cidades o tráfego não venha a ser um grande problema.

6) — O problema do tráfego nas áreas urbanas existentes revela-se através de dois aspectos distintos: a frustração do maior benefício trazido pelo veículo a motor: o "transporte porta a porta"; e o prejuízo causado ao meio ambiente pelos veículos, manifestado através do perigo (especialmente para os pedestres), da inquietação, do barulho e da fumaça. Êstes dois aspectos custam à comunidade enormes quantias em dinheiro — uns 500 milhões de libras talvez. A solução de qualquer dêsses dois aspectos conflita entre si:

se melhorarmos os aspectos da acessibilidade (1) o meio ambiente (2) *piorará e vice-versa.*

7) — Um único princípio poderia ensejar a solução dêsses problemas de acesso e meio ambiente, *a criação gradual, dentro das cidades, de unidades ou áreas nas quais as condições de vida fôssem consideradas primordiais e tivessem precedência sôbre a circulação e o estacionamento de veículos. Poderíamos chamar essas zonas de* áreas ambientais (3). *Como corolário essencial, ter-se-ia uma rêde de vias na qual estaria concentrado o movimento de veículos que trafegam de localidade para localidade, deixando-se as* áreas ambientais *apenas para o tráfego local. O sistema pode ser exemplificado com o que ocorre nos corredores e salas de um grande edifício.*

8) — Êste princípio possibilita uma aproximação quantitativa. Por exemplo, a capacidade de uma rêde de vias que descarrega tráfego deve estar em equilíbrio com as áreas ambientais *que geram ou recebem tráfego. A espécie dessas vias dependerá da localização das atividades que causam movimento de tráfego, condicionada porém aos requisitos das* áreas ambientais. *Atualmente, surgiram novas técnicas que permitem quantificar êsses aspectos de uma forma até há alguns anos não imaginada.*

9) — Quando o princípio da rêde de vias e áreas ambientais *é aplicado em zonas urbanas existentes, descobre-se que a capacidade de tráfego das* áreas ambientais *é limitada estritamente por sua situação. Em outras palavras, se procuramos evitar os efeitos* antiambientais *do tráfego motorizado, ou pelo menos mantê-los sob contrôle, a quantidade de tráfego deverá ser limitada. No entanto, se a área urbana considerada puder ser remanejada, de forma a vir a apresentar vantagens significativas, a acomodação de um maior volume de tráfego será viável. Renovação urbana, contudo, custa dinheiro. A grosso modo, é possível dizer que se desejamos certos* padrões ambientais, (4) *êles irão depender daquilo que a comunidade está disposta a investir nas alterações físicas da área urbana, necessárias à acomodação decente de uma determinada quantidade de tráfego.*

10) — Todavia, nas áreas urbanas densamente desenvolvidas, existem limites absolutos (ditados não pelo custo, mas por fatôres físicos) à quantidade de tráfego capaz de ser acomodada. Êsses limites, na maioria dos casos, parecem estar bem abaixo da demanda atual de veículos a motor e da previsão de seu futuro aumento. Impõe-se, portanto, uma redução a essa futura demanda. Êsse corte deverá cair sôbre o tráfego opcional, empregado especialmente no transporte individual casa-trabalho, para o qual já existem ou podem ser inventados outros meios, e não sôbre os veículos essenciais aos fins industriais e comerciais. Aí encontramos tôda uma série de implicações para o transporte público.

11) — Nosso êxito em preparar áreas capazes de atender às exigências de novas formas urbanas, ditadas pelo veículo a motor, vai depender de nossa habilidade em assegurar o remanejamento de grandes áreas urbanas. Desperdiçaremos a oportunidade que se nos oferece através do enorme programa de remanejamento necessário à maioria das áreas urbanas, se permitirmos que cada edifício, ou cada lote, seja tratado isoladamente, independentemente do local onde está situado. Isto vai exigir a cooperação entre proprietários e entre proprietários e autoridades.

12) — Não resta dúvida que acomodar o tráfego nas cidades custará muito dinheiro. A sociedade terá que enfrentar uma dura alternativa: conseguir dinheiro para alterações físicas na cidade ou, deliberadamente, reduzir o volume de tráfego. A situação atual, na qual se investe na compra de veículos e recusa-se a fazer um investimento equivalente para acomodar o tráfego resultante, é que não pode continuar. Mesmo que alguma parte do tráfego opcional possa ser reduzida, parece haver um "fundo de pedra" que limita o tráfego essencial e exige programas de renovação urbana numa escala e a um preço que pouca gente é capaz de imaginar.

13) — A grande conclusão do Relatório foi a de que, virtualmente, nenhum dos planos de desenvolvimento urbano estabelecidos por lei, era capaz de enfrentar, realmente, os futuros problemas de tráfego e transporte. Todos êles necessitam de urgente revisão, a fim de colocá-los em bases mais realistas.

Estas são, de maneira ampla, as conclusões do "Traffic in Towns", resumidas pelo próprio Colin Buchanan em uma conferência da qual estamos extraindo livremente seu pensamento. Como se pode notar, em nenhum momento o prof. Buchanan pretende demonstrar que existam soluções para o problema de acomodar o tráfego nas cidades. A verdade, diz êle, é que quando uma comunidade altamente urbanizada e densamente povoada, decide-se a se munir de veículos em larga escala, os resultados são os mais desconcertantes.

Críticas

Uma das críticas feitas às conclusões do *Buchanan Report* foi a de que êle deixou de considerar as possibilidades das novas formas urbanas. Nestas, segundo os críticos de Buchanan, as atividades geradoras de tráfego poderiam ser dispostas de maneira a facilitar a circulação e, assim, seria de melhor alvitre retirar a população das cidades congestionadas (tôdas com problemas aparentemente insolúveis) e redistribui-la em novas áreas, nas quais a perspectiva de solução fôsse maior.

Buchanan responde a esta crítica afirmando que *"uma das coisas importantes do "Traffic in Towns" foi a de demonstrar, quase que pela primeira vez (na Inglaterra) a ligação existente entre as atividades que envolvem o uso da terra e o movimento que daí resulta. Nos acusarem, de não termos dado atenção a isso, é desagradável".* E prossegue, dizendo que o fato de que mais de 20 milhões de pessoas viverão na Inglaterra até o fim do século, somado ao das pessoas que deverão ser deslocadas das cidades superpovoadas dá bem a medida das amplas possibilidades de se experimentar novas formas urbanas. Dois pontos, todavia, no entender de Buchanan, são certos: primeiro, os princípios expostos no "Traffic in Towns" são aplicáveis a qualquer forma urbana concebível: e, segundo, o problema das conurbações, cidades e vilas existentes não desaparecerão simplesmente pela implantação de novas formações urbanas. A maneira de lidar com os novos problemas de tráfego das atuais áreas urbanas será, sem dúvida nenhuma, parte da futura problemática urbanística.

O principal mal-entendido

Buchanan acha que o maior êrro cometido em relação ao Relatório foi o de se acreditar que êle continha recomendações dogmáticas sôbre a renovação urbana e o seu custo. *"Não creio que o leitor cuidadoso possa sair da leitura do "Traffic in Towns" com essa impressão, mas o fato é que muitas pessoas a tiveram. O Relatório foi redigido com muito cuidado, e cada parágrafo discutido pela equipe, de forma a que êle pudesse ser entendido pelo homem comum".*

O importante, diz Bruchanan, *é que o Relatório não contém nenhuma recomendação positiva sôbre a renovação urbana, nem requer qualquer nível determinado de investimento para êsse fim. No Relatório isolamos três variáveis principais, capazes de serem aplicadas a tôdas as áreas urbanas.*

As três variáveis

As três variáveis enunciadas pelo "Buchanan Report" são: *acessibilidade padrão ambiental* e *custo de investimento.* Ao se dedicar ao estudo da segunda variável — o *padrão ambiental* — Buchanan conclui, logo de início que, se as cidades devem ser lugares razoàvelmente civilizados, não há como tratar o *padrão ambiental* como uma variável.

"Quem, por exemplo, escolheria para viver uma área urbana altamente perigosa ou dotada de elevado nível de ruído? Na verdade, não se trata de perguntar aos interessados se êles preferem, ou quanto estão dispostos a pagar por melhores condições; o meio ambiente não pode ser tratado como um incômodo fàcilmente suportável. É preciso agir no interêsse público, criando normas relativas a certos efeitos colaterais, bastante prejudiciais, do tráfego motorizado. Exigir um certo padrão de segurança numa rua residencial é agir com o mesmo espírito de reforma que

---

(1) **O texto da conferência do Prof. Colin Buchanan foi traduzido por Henrique Benevides. Por acessibilidade, Buchanan, entende a facilidade de movimento de um ponto a outro da cidade e, uma vez chegado às proximidades do ponto de destino, se encontre possibilidade de acesso até êle e de estacionar sem restrições.**

(2) **Meio ambiente (environment) é definido como sendo o lugar, zona, ou rua, livre de incômodos e perigos do tráfego de veículos a motor. Êsse conceito implica na idéia de um lugar estèticamente estimulante sob o ponto de vista do tráfego; assim, uma rua de subúrbio, tranqüila, não obstruída por carros e onde as crianças possam brincar sem risco, pode ser considerada como um** bom ambiente.

(3) **environmental areas.**

(4) **standards of environment.**

assegurou, até agora, o progresso social em matéria de moradia e saúde pública; não há, a êsse respeito, nenhuma diferença básica. Os efeitos negativos do tráfego motorizado cresceram lentamente e sòmente agora são reconhecidos como um problema social.

A Lei

O fato de não se poder considerar, na verdade, como uma variável o *meio ambiante*, levou Buchanan a formular uma lei preliminar: "*dentro de qualquer área urbana o estabelecimento de* padrões ambientais *determina automàticamente a* acessibilidade; *esta, no entanto, pode ser aumentada, de acôrdo com a disponibilidade de meios financeiros a serem aplicados em alterações físicas.*" *Esta é realmente a chave do problema do tráfego urbano, não há saída. Se uma cidade deseja ter, em condições civilizadas, um grande volume de tráfego, deve estar preparada para investir grandes quantias em alterações físicas. Se não está disposta a tanto, é preciso contentar-se com uma menor quantidade de tráfego. A verdade é que não se pode ter muito tráfego sem se gastar algum dinheiro.*

Ilustrações em vez de recomendações

Buchanan esclarece que quando aplica essas idéias a casos práticos, cuida em expressar os resultados em têrmos de alternativas. "*No caso de Newbury, mostramos o que seria necessário para fazer frente à futura demanda de veículos motorizados, mas preparamos, também, um esquema menos ambicioso. Em Leeds, indicamos que a "completa motorização" era impraticável em virtude de problemas de espaço. Indo ao outro extremo, mostramos a rêde necessária para o caso de se determinar o não uso de veículos no centro. Arriscamos o ponto de vista pessoal de que tal nível de* acessibilidade, *dificilmente seria aceito pela opinião pública e, numa base puramente arbitrária, selecionamos o nível intermediário de motorização e indicamos o que seria necessário à sua mudança. Isto foi feito para efeito de demonstração, fàcilmente poderíamos ter escolhido qualquer outro nível de acesso. Apesar disso, o custo da execução dêsse esquema foi tomado como sendo "o custo de aplicação do Relatório Buchanan às cidades de todo o País.*

Buchanan, magoado, considera essa maneira de pensar como uma grosseira má interpretação de sua doutrina.

O estudo de Londres

Para a área Tottenham Court, em Londres, Buchanan e sua equipe prepararam seis estudos distintos. No primeiro, fêz-se um cálculo rápido para sentir o que aconteceria se todos os que trabalham, compram e vivem na área em questão usassem veículos a motor. Buchanan concluiu daí que o tráfego resultante poderia ser acomodado dentro da área, desde que ela fôsse reconstruída dentro de um planejamento radical. Todavia, na suposição lógica de que as áreas adjacentes deveriam ser da mesma maneira, observou-se que a rêde primária necessária a servi-las seria proibitivamente grande e complicada. "*Vimos, — declara Buchanan — qual deveria ser a capacidade de uma possível rêde para controlar o volume de tráfego capaz de ser acomodada na parte central de Londres". Um segundo exercício, foi feito para se ter a idéia da "geração permissível de tráfego".*

"*No terceiro exercício, mostramos o que poderia ser conseguido se a área fôsse completamente remodelada. Concluimos que seria possível criar um brilhante* meio ambiente, *acomodando grande parte do tráfego, mas de maneira nenhuma todo seu futuro potencial. Para encontrar espaço para circulação interna, estacionamento e separação de pedestres dos veículos, seria necessário um esquema de renovação urbana em vários níveis".*

"*Passamos ao quarto estudo, no qual mantínhamos intactas certas áreas valiosas como a Praça Fitzroy. Isto, naturalmente, complicou o desenho do plano e reduziu bastante a quantidade de tráfego que poderia ser acomodada".*

"*No quinto estudo, examinamos o caso do remanejamento restrito ao mínimo absoluto, observando as conseqüências disto na* acessibilidade, *porém supondo ainda um* bom ambiente. *Concluímos que para distribuir o tráfego essencial seria de fato indispensável um certo remanejamento e que o uso de carros particulares dos não-residentes deveria ser, progressivamente, restringido à medida em que o tempo passasse".*

"*Finalmente, exploramos as conseqüências do remanejamento da área em partes, porém sujeito à exigência das normas de planejamento urbano, que requerem um determinado espaço para estacionamento a ser provido em cada edifício. Concluímos que daí resultaria um grave congestionamento do sistema de ruas, que levaria a necessidade de restringir até mesmo o tráfego essencial.*

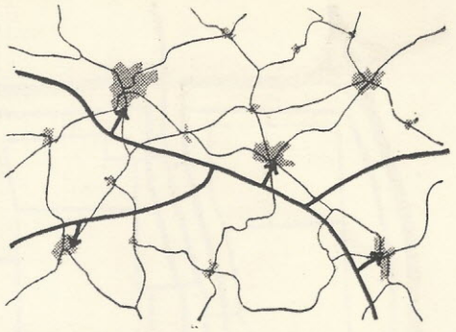
Buchanan esclarece que neste caso, como nos outros, não foi recomendada nenhuma das alternativas estudadas. Êle e sua equipe simplesmente disseram que caso não fôsse possível dispor de meios financeiros para um programa completo de remanejamento, um esquema menos elaborarado e com menor capacidade de tráfego teria de ser inventado.

Norwich

Quando estudamos Norwich, — informa Buchanan, — deparamo-nos com uma única e central área histórica, dentro dos velhos muros da cidade. "*Uma vez que nenhuma grande alteração física poderia ser feita, aplicamos a "lei", como a noite segue o dia; o nível de acesso deve ser rigorosamente restringido se um bom* meio ambiente *é o que se procura.*

O mínimo inevitável

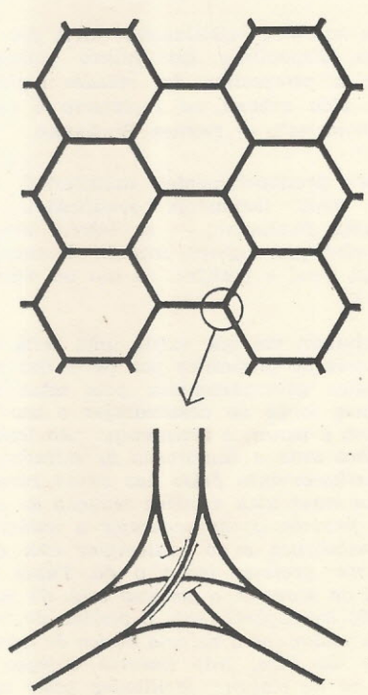
Buchanan chama a atenção para um ponto que considera da maior importância. "*Mesmo o nível de acesso, na prática, não é infinitamente variável. Em qualquer cidade parece haver um limite à quantidade de tráfego que deve ser atendido se queremos que ela sobreviva. Êste limite de tráfego deve atender essencialmente aos*

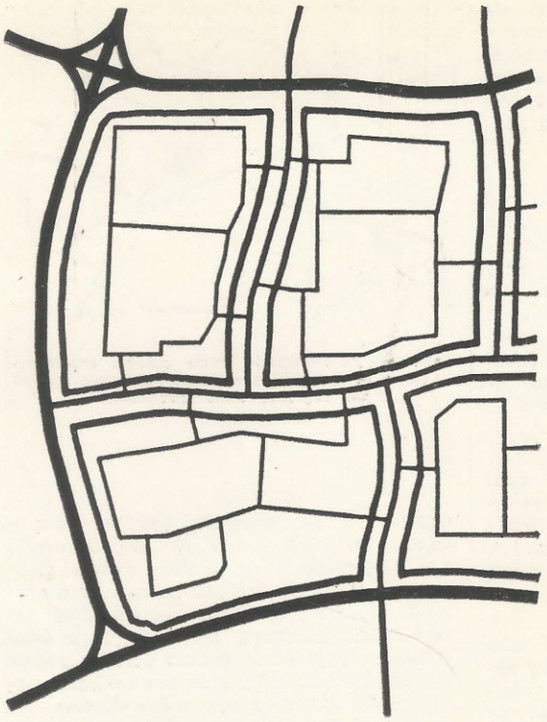


Esquema de transporte entre cidades suprimindo a travessia das povoações mediante uma circulação regional mais disciplinada.

negócios e ao comércio, que mantêm o lugar com vida, e não ao uso de carros por conveniência ou prazer. Nossos estudos têm demonstrado que mesmo para acomodar êsse tráfego essencial em condições ambientais decentes, fazem-se necessários trabalhos cujo custo poucas pessoas podem avaliar devidamente. Não parece haver escapatória. Gostaria que todos fôssem honestos a êsse respeito. Basta dar uma olhada nas condições de muitas ruas, fora das horas de pique, para sentir o calibre do tráfego essencial e o efeito contrário que êle provoca no meio ambiente. *Tráfego não consiste apenas, como muita gente parece pensar, no uso frívolo de carros".*

Buchanan, na conferência que estamos focalizando, refere-se a alguns pronunciamentos de altas autoridades governamentais inglêsas sôbre os investimentos a serem feitos no futuro, com a finalidade de criar condições à acomodação do tráfego. Segundo êle, êsses pronunciamentos não foram dos mais animadores; o Ministro dos transportes afirmou em certa ocasião que, se dependesse dêle os orçamentos rodoviários seriam sensìvelmente reduzidos a partir de 1970; o Ministro da Habitação disse que "se êle entendeu bem, aquilo que





o professor Buchanan considera como requisitos mínimos, êstes estão infinitamente acima dos recursos máximos disponíveis em futuro próximo". Aquilo que Buchanan toma com requisitos mínimos, cobre apenas a manutenção de razoáveis *padrões ambientais* e um eficiente contrôle do limite de tráfego indispensável.

"Se isso está infinitamente além dos recursos disponíveis em futuro próximo, então a perspectiva das cidades inglêsas e da vida urbana na Inglaterra é realmente negra", — retruca Buchanan.

Êsses pronunciamentos ministeriais seriam mais fàcilmente justificáveis — esclarece Buchanan, — se fôssem acompanhados por alguma medida desencorajadora, geral e positiva, ao uso do veículo a motor.

Buchanan crê que existe uma séria divergência de propósitos por parte das autoridades governamentais, pois estas estão bem longe de desencorajar o uso de veículos a motor, e acrescenta: *"Ao fechar os olhos ante a construção de estradas, e ao melhoramento delas nas zonas rurais; ao sancionar uma drástica redução do sistema ferroviário; ao encorajar a indústria automobilística e ao contemplar com entusiasmo projetos como o do Túnel do Canal da Mancha, o govêrno está, de fato, selando irrevogàvelmente o destino do tráfego a motor como sistema básico de transportes do País. Não haveria objeção a fazer se as viagens, facilitadas pelos veículos a motor, se dessem entre cidades ou fôssem viagens rurais, em vez de se processarem dentro das cidades, mas o caso não é êsse. O grande volume de viagens começa, termina, ou está inteiramente contido dentro dos limites das cidades, onde estão concentradas as atividades. De minha parte, não consigo ver como possa o tráfego motorizado ser encorajado por um lado, sem que se aceite, pelo outro lado, a responsabilidade de adaptar as cidades à sua eficiente acomodação"*.

Buchanan diz a seguir que a atual política de tráfego, na Inglaterra, parece ter origem numa escola que preconiza a aplicação de sanções econômicas para reduzir o tráfego à proporções manejáveis. Relembra que, quando, há 80 anos atrás surgiu o primeiro veículo a motor, ninguém relacionou seu aparecimento a fatôres econômicos. A Inglaterra possuía então um sistema ferroviário tão desenvolvido que qualquer pessoa que o visse poderia dizer: "Êste país tem tudo o que poderia desejar de um sistema de transportes — os veículos a motor não são necessários, deveriam ser suprimidos." No entanto, o carro oferecia uma nova especie de serviço e uma nova maneira de viver, logo desejados por uma população que tinha recursos para utilizá-lo. No fim, — acentua Buchanan, — o veículo a motor prevaleceu e, enquanto levava as ferrovias à beira da falência, trouxe enormes vantagens econômicas e sociais ao país como um todo, e teria o seu desenvolvimento ulterior plenamente justificado, se tivesse sido previsto desde o início. Agora, acham que o uso do veículo a motor deve ser restringido. *"Quando se abre, para nós, a possibilidade de lidar criativamente com os veículos motorizados e um vasto programa de renovação urbana se apresenta, dizem-nos para dar marcha-a-ré"*.

"Gostaria que os economistas que seguem essa linha de pensamento compreendessem que as cidades estão aqui para serem habitadas e causar prazer a seus habitantes, e para nenhum outro propósito. Fizemos cidades antes muitas vêzes, agora, se abre ante nós a possibilidade de tomá-las e refazê-las segundo nossa conveniência e prazer. Podemos fazer isso como um ato deliberado de fé e de criação".

A questão do investimento

Ante os demais investimentos estatais — escolas, moradias, hospitais, defesa — o tráfego raramente impôs qualquer prioridade, — informa Buchanan. Depois da última guerra houve mesmo, na Inglaterra uma redução nos gastos em construção de estradas em favor de um investimento maior em projetos destinados ao bem-estar. Naquele momento, quase todos acharam isso correto, — diz Buchanan, — no entanto, êle, olhando para trás, acredita agora que os recursos tivessem sido devotados ao fortalecimento industrial do país, incluindo a provisão de um eficiente sistema de estradas, hoje a Inglaterra estaria numa posição muito melhor em relação a seus competidores e poderia dispor de mais fundos para o bem-estar. No que se refere ao sistema rodoviário, Buchanan afirma que a Inglaterra está sobrecarregada pela negligência acumulada durante muitos anos. "O atraso é tão grande que o govêrno se assusta e procura todos os pretextos possíveis para evitar encará-lo. Esta posição não é fácil de ser mantida ante a crescente pressão dos possuidores de automóveis e daqueles que desejam tê-los. Buchanan pergunta se não é o momento de procurar uma visão completamente nova da questão do financiamento da acomodação do tráfego.

Apesar de não se considerar perito em questões econômicas, Buchanan propõe-se a discutir duas idéias; nenhuma delas nova, ressalva. *"A primeira delas diz respeito a transferência da responsabilidade da acomodação do tráfego a algum departamento nacional; dessa forma uma grande quantidade de trabalho poderia ser financiada através de empréstimos. No presente dá-se a estranha anomalia de as autoridades locais poderem financiar o alojamento nas estradas, através de empréstimos, enquanto os gastos nacionais em estradas dependem daquilo que um relutante ministro pode retirar de seu orçamento. Sem dúvida, é difícil imaginar alguma coisa que possa ter maior importância para as futuras gerações do que um bom sistema de comunicações, e parece estranho que, assim sendo, a massa de meios para êsse fim, venha dos atuais impostos"*.

A segunda possibilidade, — segundo Buchanan, — seria a de seguir a experiência americana, que consiste em buscar recursos através a taxação direta sôbre veículos e combustíveis, pois acredita que, mesmo sendo essa a única fonte do futuro aumento de arrecadação de impostos a ser levada em conta, ela representaria uma

quantia considerável. E pergunta, logo a seguir: *"Será que não há uma maneira de escapar ao dilema em cairmos? — Se não houver, posso ver claramente o que vai acontecer: depois de cem anos da introdução do veículo motorizado (1888), êste País vai-se deparar, na utilização do mais versátil método de transporte já inventado, com apenas uma sombra de sistema de estradas. Os veículos estarão lá, é certo, mas operando em condições cada vez piores tanto para indústria como para a comunidade de maneira geral".*

O problema do "vácuo"

A grande dificuldade a vencer, mesmo admitindo a possibilidade de investimentos maciços, — de acôrdo com Buchanan — é saber o que fazer com o tráfego enquanto as grandes obras necessárias não estiverem concluídas. O problema tenderá a se agravar, se, como parece indicar a atual política, êsses trabalhos forem adiados para algum futuro distante. Êste parece ser o principal dilema: *"o tráfego apresenta um problema imediato, enquanto as medidas para resolvê-lo são lentas e a longo prazo. Como ultrapassar êsse "vácuo" ?*

A Buchanan e a sua equipe pareceu lógico colocar a questão em têrmos de "tetos" à quantidade de tráfego nas áreas urbanas, "tetos êsses que só poderiam ser levantados à medida em que as principais obras fôssem concluídas. Isto é, à medida em que fôsse possível, através de um programa de obras, acomodar mais tráfego decente e eficientemente. Aqui, Buchanan compara o tráfego a uma casa. *"Se desejamos alojar mais gente dentro de uma casa do que ela pode adequadamente comportar, êsse aumento só poderá ser permitido depois de se construir um espaço suplementar ou após o remanejamento das acomodações existentes.*

"Na prática, todavia, o conselho não é tão fácil de se seguir. Uma aproximação poderia ser obtida através os meios de uma técnica que chamamos de gerenciamento ambiental (5). Essa era, provàvelmente, a parte mais importante de todo o Relatório, mas, por alguma razão, talvez porque não a soletramos com suficiente ênfase, ela escapou a atenção geral. Talvez seja útil soletrá-la agora".

Administração do tráfego

A política oficial nesse domínio, até agora, baseou-se na técnica conhecida frouxamente por *"administração do tráfego"*. Esta técnica — explica Buchanan — consiste essencialmente em se recorrer a todos os expedientes possíveis afim de manter o tráfego em movimento, até que as principais obras sejam executadas e concluídas. Na prática ela se revela através da distribuição do tráfego em tantos sistemas de ruas quantos possam ser usados, em melhorar a sinalização, eliminar curvas à direita, instituir o sistema de mão única e executar obras limitadas para ajudar o escoamento do tráfego.

Duas objeções, no entanto, acompanham êsse processo, anota Buchanan. Dada sua própria natureza, êle tende a ignorar o *meio ambiente;* pessoas que moram numa rua, até então tranqüila, podem, repentinamente, ter sua paz destroçada pela introdução de uma corrente de tráfego pesado, sem que tenham a mínima possibilidade de se queixar. A segunda objeção é que, normalmente, a *administração do tráfego* age em sentido oposto ao dos objetivos do planejamento a longo prazo. *"A pesada corrente de tráfego introduzida em Grower Street e na Russel Square, é inteiramente contrária ao longamente acariciado projeto de um distrito central da Universidade de Londres. Em nada conforta dizer que essas medidas são temporárias, se temporário significa 20 anos de tráfego — pois 20 anos de tráfego pesado numa rua podem alterar completamente seu caráter e seu uso, até deixar o objetivo do plano vazio e inútil.*

Uma alternativa

Por essas razões — afirma Buchanan — *pusemos em dúvida, no "Traffic in Towns" a presente política de* administração de tráfego. *A aproximação correta, a nosso ver, era a de determinar o plano da rêde da* área ambiental, *buscando uma integração cuidadosa de medidas estruturais e de contrôle de tráfego. Sugerimos adotar uma rêde e o sistema de* áreas ambientais, *delineando-o, o quanto antes, numa forma embrionária. A rêde consistiria na maior parte de estradas já existentes com novos elos necessários à continuidade. Ao lado da rêde estariam as potenciais* áreas ambientais. *Uma vez estabelecido êsse sistema embrionário poder-se-ia instituir uma política de melhoramento das condições das* áreas ambientais *potenciais".* Uma política dessa natureza tenderia a jogar uma carga adicional de tráfego na rêde embrionária, acarretando uma sobrecarga. Neste caso todos os "macetes" do manejo do tráfego deveriam ser aplicados à *rêde embrião* de modo a permitir o seu funcionamento, inclusive o princípio da limitação do tráfego e o da imposição do pedágio para manter a quantidade de tráfego sob contrôle.

Essa técnica — segundo Buchanan — visa apenas preencher uma lacuna. Tôdas as medidas devem ser calculadas em função dos objetivos a longo prazo. Denominamos essa técnica de *gerenciamento ambiental,* porque não dispúnhamos de têrmo mais adequado, e, também, por oposição ao *gerenciamento do tráfego* (6), pois convinha dar a idéia de uma política que está interessada em verificar e inverter a vasta erosão do *meio ambiente,* causada pelos veículos a motor. Buchanan frisa que a questão de preencher a presente lacuna entre a situação atual e o advento da implantação de medidas criativas, parece ser o problema crucial de todo o tráfego.

O problema dos acidentes

Qual a verdade sôbre os acidentes de tráfego? O que os causa e qual o remédio? — Ao fazer essas perguntas Buchanan declara-se ciente de que três quartos dos acidentes de tráfego ocorrem em áreas construídas, isto é, em lugares com os quais êle e sua equipe lidavam quando preparavam o "Traffic in Towns".

Segundo Buchanan, as duas principais causas dos acidentes do tráfego são os maus motoristas e as estradas ruins. Uma forma de reduzir o número de acidentes seria despertar uma aguda consciência de responsabilidade nos usuários de veículos e melhorar sensìvelmente as rodovias. Como o público não está pronto a "revolucionar" o seu procedimento, sòmente uma melhoria radical das rodovias poderia determinar uma redução no número de oportunidades de acidentes.

No "Traffic in Towns" assinala-se que o procedimento correto nas estradas exige um heróico ato de autodisciplina por parte dos usuários de veículos. "Fabricantes de automóveis, pais, professôres, terão um importante papel a desempenhar, mas a maior parte da responsabilidade, ficará com os motoristas. É preciso criar um sentido de responsabilidade, em relação à motorização, apropriada a uma sociedade que está em vias de adquirir uma mobilidade cuja escala as gerações anteriores não conheceram".

Buchanan acrescenta às medidas apresentadas para melhorar o procedimento nas estradas — penalidades mais duras, maior mobilidade da polícia, testes psicológicos, exames de taxa de álcool, — mais três:

Começando com as crianças

Para sentir que se começa realmente a lançar bases sólidas no sentido de desenvolver o senso de "responsabilidade motorizada" é preciso começar com as crianças. Isto é, ensinar nas escolas que existem poucos atos na vida diária mais onerosos do que dirigir um veículo motorizado.

Limites de velocidade nas estradas

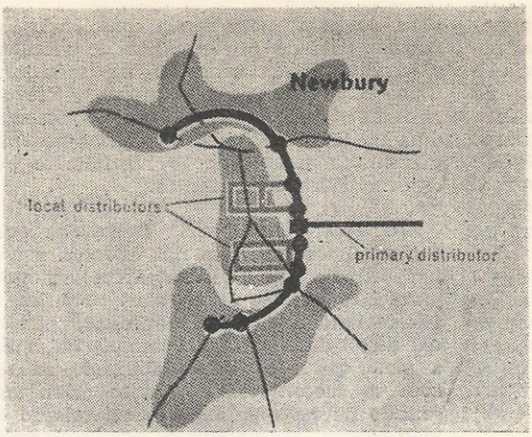
A segunda sugestão de Buchanan é a de se seguir a prática norte-americana e impor um limite de velocidade de 65 milhas por hora nas novas estradas. Esta proposta não está relacionada apenas à vontade de salvar algumas vidas. Seu grande valor estaria no efeito que provocaria na conscientização de que a velocidade deve ser controlada, mesmo nas melhores estradas que possamos construir. Desta sugestão, Buchanan infere outra, a de que os desenhistas de automóveis deveriam ser desestimulados a desenhar carros para grandes velocidades. A ênfase do desenho deveria ser dada, como ocorre agora nos EUA, à segurança, ao confôrto, à confiança e ao estilo e não à velocidade.

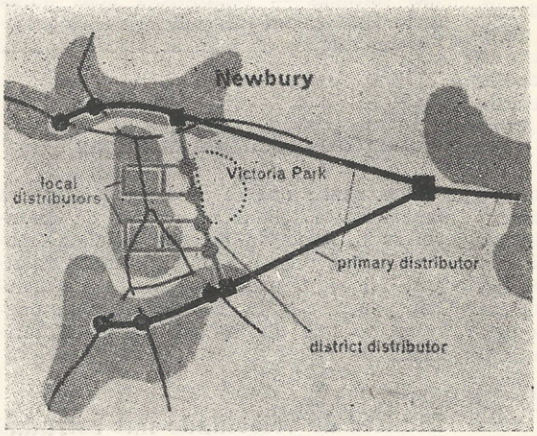
Protegendo o meio ambiente

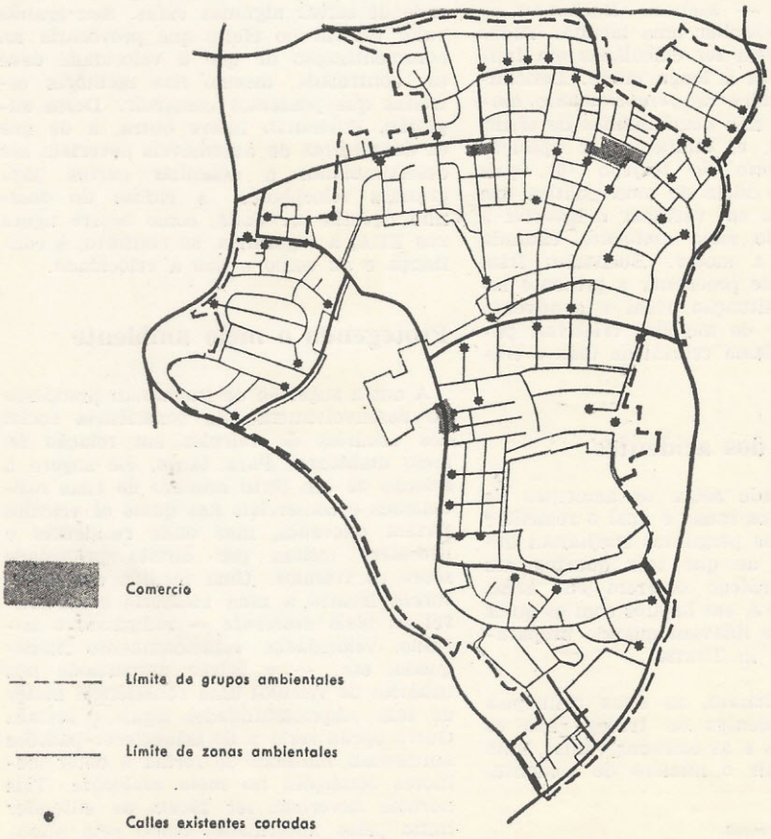
A outra sugestão de Buchanan prende-se ao desenvolvimento da consciência social dos usuários de veículos em relação ao meio ambiente. Para tanto, êle sugere a seleção de um certo número de ruas residenciais e comerciais nas quais os veículos seriam tolerados, mas onde residentes e pedestres teriam por direito prioridade sôbre os veículos. Uma medida desta natureza levaria a uma melhoria considerável ao *meio ambiente* — reduzindo o barulho, velocidades, estacionamento inadequado, etc. — e talvez despertasse nos usuários de veículos uma consciência maior de suas responsabilidades legais e sociais. Outra opção seria a de estabelecer padrões ambientais mínimos de forma a obter melhores condições no *meio ambiente.* Tais normas deveriam ser fáceis de entender tanto pelas autoridades como pelo públi-

(5) environmental management.

(6) traffic management.







ção. Por exemplo, nas ruas residenciais não seria permitido o estacionamento com as rodas sôbre as calçadas; o ruído máximo provocado pelos veículos não poderia ultrapassar 75 decibéis; a velocidade dos veículos seria reduzida a 20 milhas por hora; e o volume e a velocidade deveriam ser mantidos num nível tal que permitisse a pelo menos metade daqueles que o desejassem, atravessar a rua sem ter que esperar.

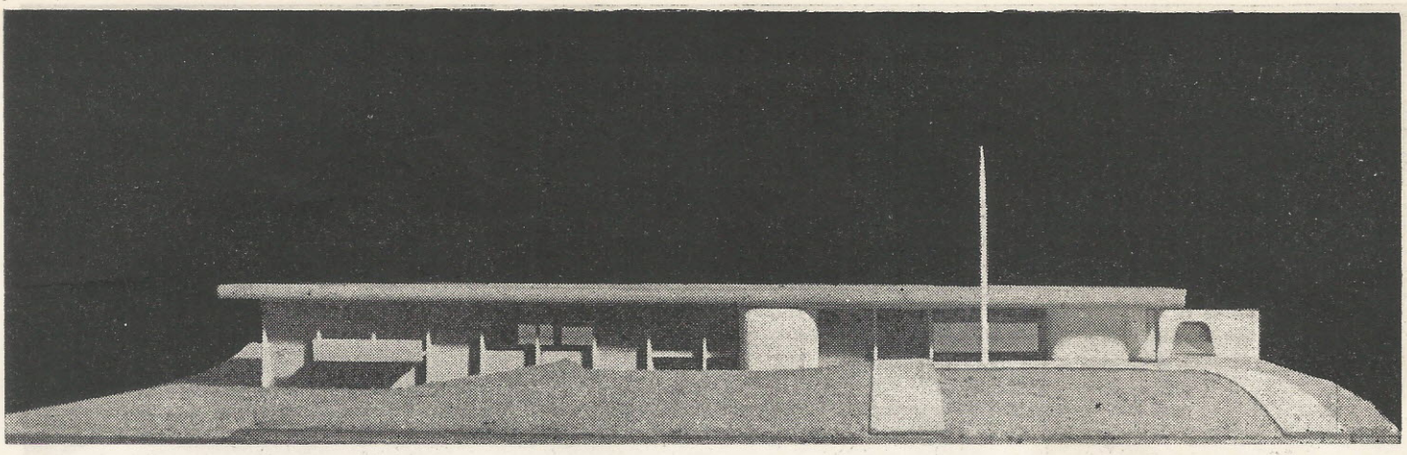
Melhoramento no sistema rodoviário

Favorecer o senso de responsabilidade dos motoristas é apenas uma parte do ataque, afirma Buchanan. Deve-se continuar buscando o melhoramento do sistema de estradas de forma a reduzir ao mínimo a possibilidade de os motoristas errarem. Isto significa desenvolver a rêde de vias nacionais, regionais, o sistema de estradas urbanas e a gradual reconstrução das cidades de modo a acomodar eficientemente os veículos. Isto é, acabar com o conflito entre veículos e pedestres em milhares de ruas comerciais; enfrentar as condições nas estradas radiais onde se origina a maior parte da confusão; remover a passagem do tráfego por centenas de pequenas cidades, que se tornaram incômodas e desagradáveis apenas por isso.

Buchanan conclui afirmando que quando preparava o "Traffic in Towns" tinha consciência de que lidava com um problema que, na realidade, fazia parte de um contexto muito mais amplo: a forma e a organização das áreas urbanas, e que essa era, a seu ver, a questão social mais importante dêsse século. A dimensão dêsse problema deveria ser apreendida por todos. "No fim dêsse século êste pequeno País (a Inglaterra) deverá ter 66 milhões de pessoas vivendo em cidades. Não é preciso muita imaginação para ver quão significativa será a qualidade da circunvizinhança física dessas cidades para seus moradores".

Contudo, Buchanan preocupou-se em não deixar que a questão se baseasse apenas no problema das cidades. Considerar as áreas urbanas implica em levar em conta o restante do território. "A êsse respeito só poderíamos deixar gravada nossa inquietação, tão formidáveis são as pressões que se desenvolvem, pois estaria dentro de nossas possibilidades, enquanto sociedade, arruinar as condições de vida nesta Ilha até o fim do século". Êsse terrível resultado, declara Buchanan, pode ser obtido pela combinação da indiferença pública e o efeito de milhares de decisões individuais sôbre o uso da terra e o desenvolvimento tomado isoladamente. Êsse processo pode ser visto em pleno funcionamento agora mesmo.

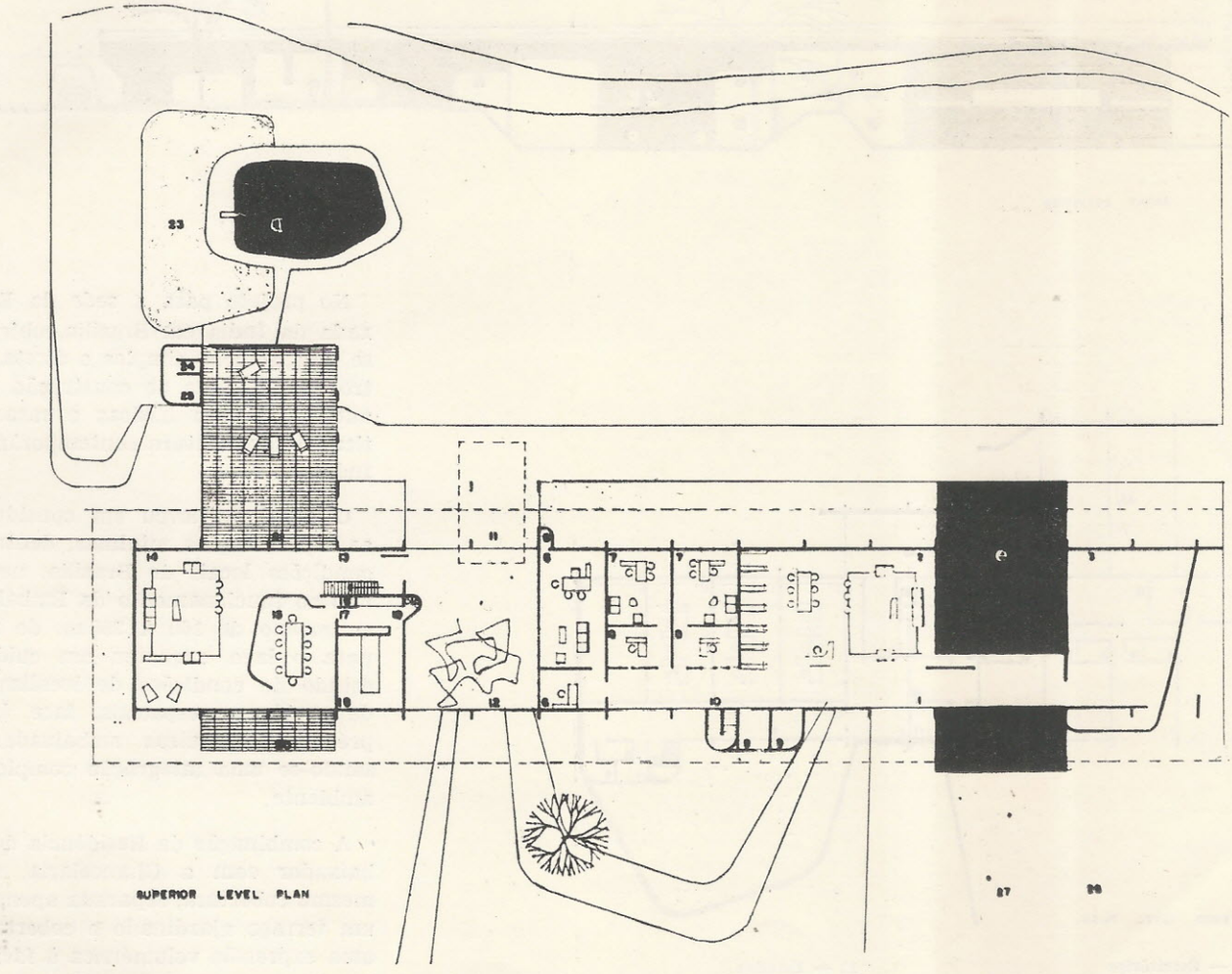
Finalmente, Buchanan refere-se a "White House Conference on Natural Beauty" a qual compareceu por convite do presidente Johnson dos EUA, e onde foram discutidos 15 temas que cobriam os principais problemas do meio ambiente urbano e rural, e planejamento de estradas e a arte de se apreciar a natureza. Buchanan lamenta que nenhum político de fôrça tenha entendido a importância da ambiência, nem tenha percebido o capital político que se amealharia do fato de preparar a imaginação dos inglêses para a idéia de se fazer alguma coisa extraordinária e maravilhosa na superfície da ilha. □



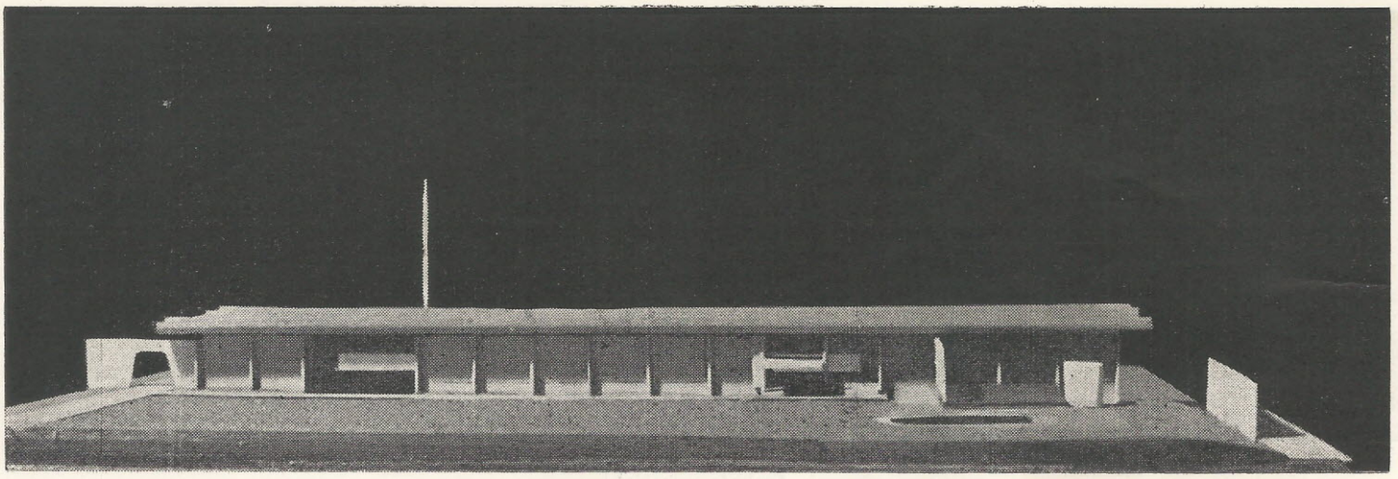
Fachada principal

Embaixada da Índia em Brasília

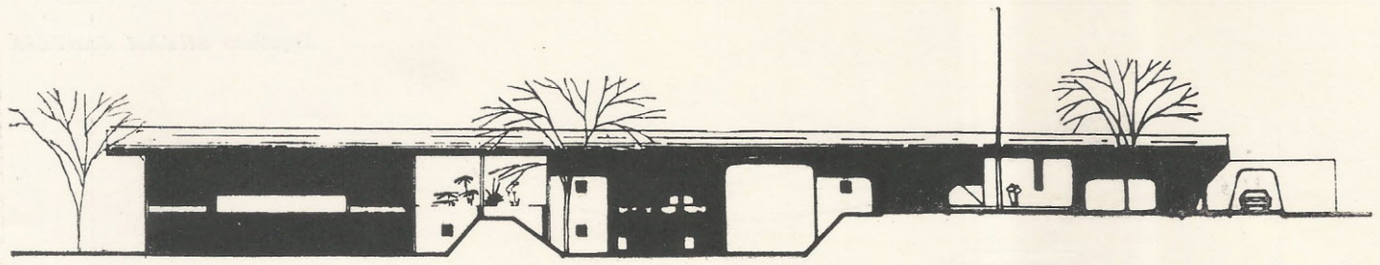
Arquiteto ***SHYAM JANVEJA***



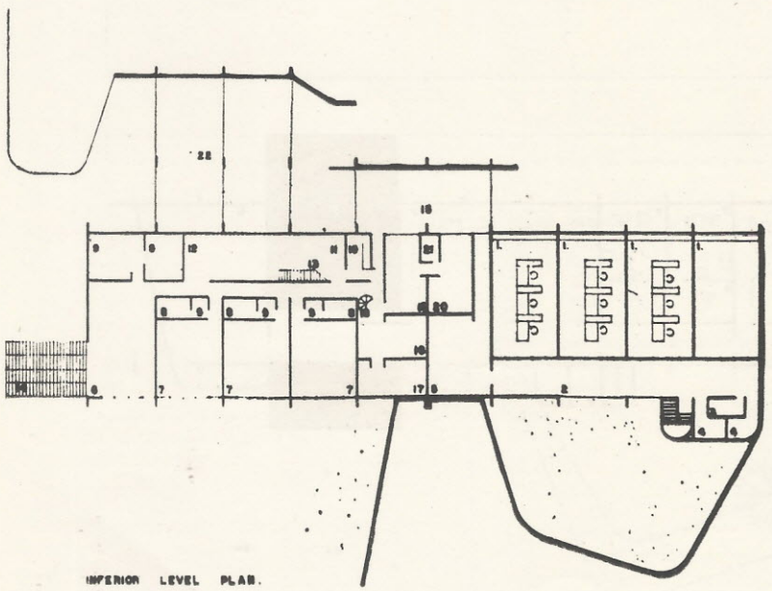
1 — Entrada de Público
2 — Portaria e Biblioteca
3 — Auditório
4 — Poço de iluminação
5 — Escritório do Embaixador
6 — Ante-sala
7 — Secretaria
8 — Ante-sala
9 — Lavatórios
10 — Escada
11 — Pórtico
12 — Terraço - jardim
13 — Entrada - Hall
14 — Living
15 — Sala de jantar
16 — Lavatórios
17 — Despensa
18 — Cozinha
19 — Escada de serviço
20 — Balcão
21 — Terraço
22 — Piscina
23 — Jardim privativo
24 — Guarda-roupa
25 — Depósitos
26 — Estacionamento privativo
27 — Mastro



Fachada dos fundos



FRONT ELEVATION.



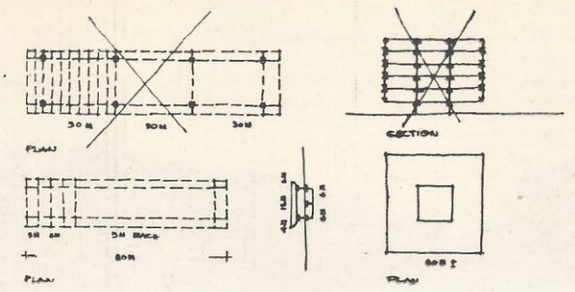
INFERIOR LEVEL PLAN.

1 — Escritórios
2 — Circulação
3 — Kitchnete
4 — Lavatórios
5 — Depósitos
6 — Dormitório principal
7 — Dormitório
8 — Banheiro
9 — Quarto de vestir
10 — Kitchnete
11 — Sala de jantar
12 — Televisão
13 — Escadas
14 — Terraço
15 — Área de serviço
16 — Depósitos
17 — Lavanderia
18 — Escada de serviço
19 — Dependência de empregadas
20 — Alojamento motorista
21 — Banheiros
22 — Estacionamento coberto

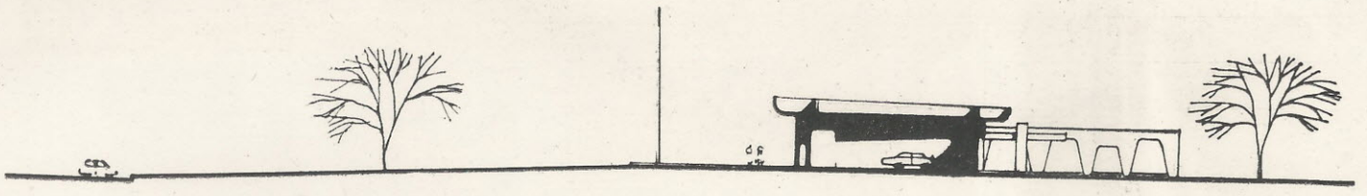
No projeto para a sede da Embaixada da Índia em Brasília, objetivou-se uma solução simples e direta, dentro das técnicas de construção que o autor considera básicas e características da arquitetura contemporânea da Índia.

O arquiteto levou em consideração as especificações mínimas, dentro das condições locais de Brasília, necessárias ao funcionamento da Embaixada. O terreno de 100 x 250 m, de frente para o lago, requereu um cuidadoso estudo de condições de localização e de problemas espaciais, face às dos prédios das outras embaixadas, visando-se uma integração completa ao ambiente.

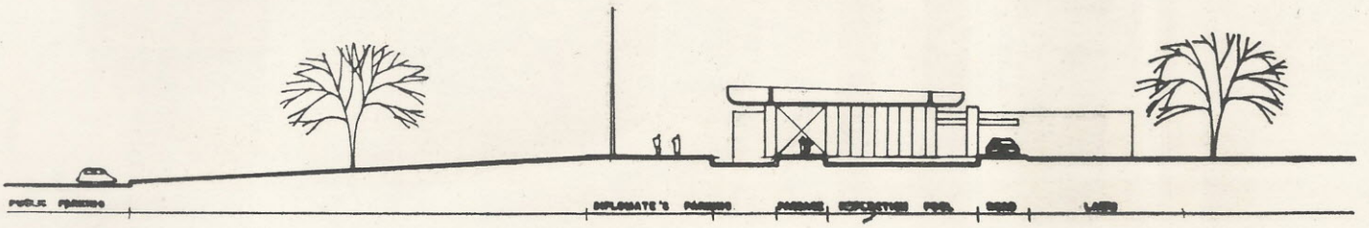
A combinação da Residência do Embaixador com a Chancelaria, sob a mesma cobertura, separada apenas por um terraço ajardinado e coberto, deu uma expressão volumétrica à fachada. Considerando-se as funções de cada um dêsses elementos (Chancelaria e Residência), dividiu-se o plano em dois níveis (alto e baixo), dotando-se a Chancelaria de uma entrada elevada para o público e para o pessoal da Embaixada.



Foram previstas técnicas de construção simples, características da arquitetura contemporânea da Índia.



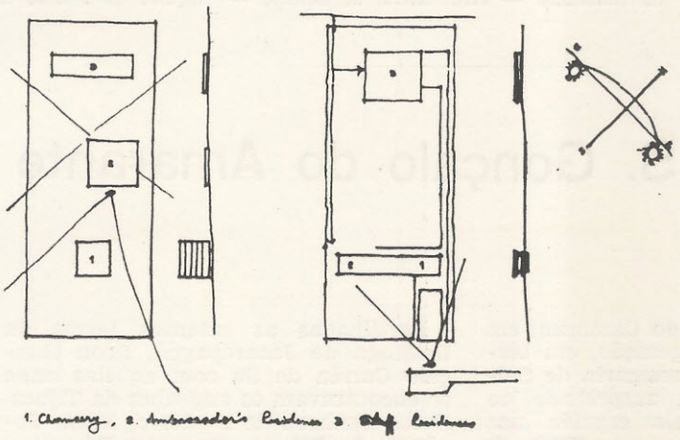
Elevação



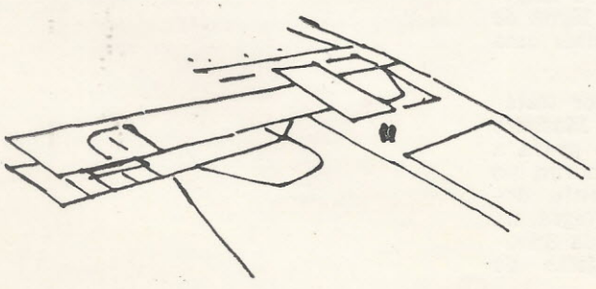
Corte

Ainda para dar maior eficiência às instalações da Embaixada, as dependências destinadas ao trabalho interno e às atividades culturais foram colocadas no nível superior, enquanto as áreas de serviço, os aposentos particulares do Embaixador e do pessoal diplomático ficaram situadas no nível inferior, assegurando-se independência a cada uma dessas localizações.

O arquiteto procurou dar a seu projeto a flexibilidade necessária a, no futuro, a Embaixada poder se expandir simplesmente pela remoção das paredes divisórias internas. □



A combinação da Chancelaria com a residência do Embaixador deu à fachada uma expressão volumétrica



Dois níveis alto e baixo para a chancelaria e residência.

Igreja de S. Gonçalo do Amarante — Vista lateral do Edifício — Arquivo da Divisão do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

Igreja de S. Gonçalo do Amarante

As faldas da Serra do Camorim, em meio à luxuriante vegetação, em terras outrora parte da sesmaria de Salvador Corrêa de Sá, surpreende ao observador bela capela erguida nas primeiras décadas do século XVII. O tempo modificou, em parte, aquela primeira construção que, mesmo assim, mereceu ser resguardada para a posteridade.

A capela foi erguida em 1625, em terras do Engenho de São Gonçalo ou de Camorim, por Gonçalo Corrêa de Sá, filho de Salvador Corrêa de Sá — "o Velho", e de D. Victória da Costa. Estas terras eram parte das sesmarias concedidas pelo próprio Salvador Corrêa de Sá aos filhos Gonçalo e Martim de Sá.

Em 1962, Gonçalo Corrêa de Sá obteve do Governador Francisco Fajardo, nova carta de sesmaria, confirmando a anterior, em seu nome e no de seu irmão.

Partilhadas as extensas terras da Restinga de Jacarepaguá, ficou Gonçalo Corrêa de Sá com aquelas onde se encontravam os engenhos da Tijuca, Nossa Senhora do Destêrro, Nossa Senhora da Cabeça (Engenho Dágua) e São Gonçalo do Amarante.

A propriedade passou às mãos de D. Victoria de Sá, filha de Gonçalo Corrêa de Sá e de D. Esperança de Sá, que, em 1628, ao casar-se com D. Luiz de Céspedes Xeria, ex-governador do Paraguai, recebeu como dote o Engenho de Camorim, "com meia légua de terras até o Rio Pavuna e mais uma légua de terras na Restinga".

D. Victoria de Sá legou, por testamento, suas propriedades ao Mosteiro de São Bento. O testamento prova a existência da Capela do Camorim no século XVII e êsse importante documento é reproduzido, na íntegra, na grande obra de D. Clemente da Silva-Nigra, "Construtores e Artistas do

Mosteiro de São Bento do Rio de Janeiro". São aqui transcritos alguns trechos, referentes à Capela de São Gonçalo. Ei-los:

"30 de janeiro de 1667.

"Testamento de Dona Victoria de Sá, neta de Salvador Corrêa de Sá, viúva de D. Luis Céspedes Xeria". "Diz o Rvdo. Pe. D. Abbade do Mostro. do Patriarcha S. Bento desta Cidade Frei Bento da Cruz que para bem de sua justa. lhe he necessario o treslado do testamto. e codicilos que aprezta. com que falleseo nesta cidade D. Vitoria de Saâ".

"P. a V.M. mande q. qualq. tam. a quem for aprezentado lhe passe o do. treslado em modo que fasa fe e tornando lhe os papeis. É. R. M. Como pede".

"Rio de Janeiro 12 de abril de 1670 as.) Ouevedo (Sinal de rubrica) "Treslado do pedido.

"Em nome da Santíssima Trindade Pae Filho Espírito santo trez pessoaz Divinaz e hum só Des. verdadeiro q vive e Reina pa. sempre e sem fim. Notorio e manifesto será a todos os q esta escritura de testamento e ultima vontade virem que no anno do nascimento de nosso Senhor JESU Christo de mil seis centos e sessenta e sete annos aos trinta do mez de Janeiro estando Eu D. vitoria de saâ em meu perfeito Juizo e entendimento q nosso Senhor me deu e querendo aparelhar-me pa. qdo. elle for servido levar me pera Sy, faço meu testamento. nesta forma creio primeiramte. e confesso o que cre e confessa a Santa Madre Igreia Romana em cuia fê, e crença protesto viver e morrer como catholica e fiel christan que sou e tomo por minha intercessora e avogada a Santíssima Rainha dos Anjos Mãe de Deos meu Senhor JESU Christo e quem humildemte. pesso que me perdoe meus pecados e leve minha alma ao porto da Salvação quando deste mundo de mizerias e vale de lagrimas sahir; pesso tambem ao Anjo de minha guarda, ao Patriarca e Pae meu Sam Bento, e ao glorioso Sam Gonssalo, e a todos os Santos da corte celestial queirão ser meus avogados diante de Deos pa. q mereça a redenção q meu Senhor JESU cristo comprou com seu precioso Sangue, Paixão e Morte".

.....

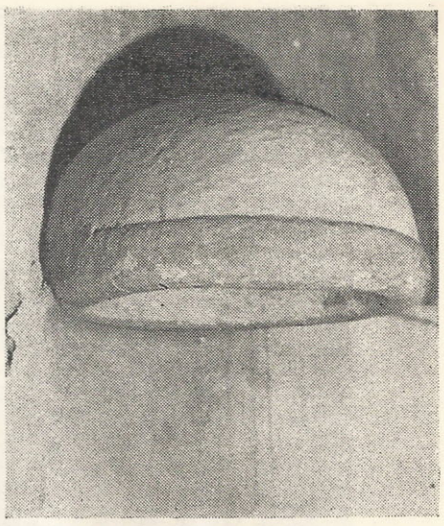
"Declaro que sou natural desta Cidade do Rio de Janeiro, filha legitima de Conssalo Correa de Saa e de Dona Esperança. Fui cazada com Dom Luiz de Sespedes, Governador Geral que foy do Paragay de q não ouve herdeiros, e fiz meu cazamento com Dom Luiz de Sespedes por escritura de contrato q se de nós não ouvesse herdeiros, sahiria cada qual com o q entrou no cazal e como elle não entrou com fazenda não deve nada o q deixo ao ditto defunto porq herdei de meus Paes".

.....

"Tenho hum Engenho de água em camory com hua Igreia da Invocassam de Sam Gonsalo, cazas de vivenda de sobrado, cazas de p... e de purgar tudo de pedra e cal: e o ditto Engenho fabricado de moendas, cobres, e bois e carros. Tenho tambem no tal Engenho escravos do Gentio da Guiné, crioulos e crioulas, mulatos e mulatas, mamalucos e mamalucas e algua gente da terra, todos de meu servisso e obrigados".

"Declaro que as terras desde o rio da Pabuna athe o mar e correndo a costa athe junto da Guaratiba com seus montes, campos, Restingas, Lagoas e Rios sam meos que os herdei de meus Paes e avos e algua destas terras da Pabuna athe o meu curral da medida tenho dado por obra pia, o q meus testamentros. guardarão. Tenho também tres curraes de gado vacum em q averá com vaccas com suas crias, e tenho tambem alguas ouvelhas".

"Declaro q eu nomeyo e instituo o herdeiro universal de todos os bens aqui nomeados e dos que adiante por algua Razão me pertencerem ou seiam heranças ou restituicoens a minha alma he ao Mostro. de Sam Bento da Imvocassão de nossa Senhora do Monsarrate cito nesta Cidade do Rio



Igreja de S. Gonçalo do Amarante — Pia de granito, à entrada da nave. — Arquivo da Divisão do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional.

Igreja de S. Gonçalo do Amarante — Fachada principal da igreja — Arquivo do Autor

Igreja de S. Gonçalo do Amarante — Imagem de São Bento, provàvelmente do século XVIII ou XIX — Arquivo da Divisão do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

de Janeiro e declaro q os dittos Religiosos do ditto Mostro. serão obrigados a fazer os sufragios seguintes e legados: Mando q meu Darrocho de nossa senhora da candalaria me cante sua Igreja hum ofício de nove licoens com missa cantada, e me diga ...

.....

"Mando que os Religiosos de Sam Bento do Rio de Janeiro me digão todos os dias hua missa pella minha alma na Igreja de Sam Gonsalo do Camory: Todas as segundas feiras hua missa na mesma Igreia de Sam Gonsalo de Camory. Todas as...

.....

"... e mando q todos os annos em dia do Glorioso Sam Gonsalo se faca festa na sua igreia de Camory com missa, Pregação e porsissão".

.....

"...e nesta forma hei por acabado o ditto meu testamento, pelo qual revogo e dou nullo, e de nenhum vigor e efeito outro qualquer testamento, ou testamentos, codicilhos ou mando q por ventura haia feito antes deste, ainda q tenham quaisquer clauzulas de Rogatorias, e palavras especiaes de q aião de fazer se particular menção, porq quero não tenham vigor algum nem em Juizo, nem fora delle, e que só este meu testamento e ultima vontade q de Prezente faco tenham vigor e valor na forma e modo q melhor convem e pode ter em direito, e porq minha letra não he mto. **Legivel Roguei e pedi** ao Padre Fr. Leam de Sam Bento, o escrevesse, e assinasse como testemunha, o qual depois de escrito eu Ly e assiney por estar feito conforme minha ultima vontade. Dona Vitoria de Saa. assino como testemunha Fr. Leam de Sam Bento -"

Monsenhor Pizarro, em suas "Memórias Históricas do Rio de Janeiro", também se refere à Capela de São Gonçalo:

"... levantada na Fazenda Camorim, que hoje é dos Padres Beneditinos, por concessão do Prelado Mateus da Costa Aborim, datada em 4 de outubro de 1625, a requerimento de Gonçalo Corrêa de Sá. Nesse título foi declarado o lugar de Pirapitingui para o da fundação da Capela, por ser então conhecido o sítio com aquela denominação, comunicada do rio que fertiliza as terras do distrito, presentemente apelidado Camorim..."

D. Clemente, ainda na obra acima referida, também se refere à Capela em estudo, quando menciona a obra escultórica de Simão Cunha e José da Conceição, toreutas que trabalharam para os beneditinos no correr do século XVII:

"... Seriam então dêste artista (Simão da Cunha) as imagens de Nossa Senhora do Rosário, que o abade Frei Manuel do Espírito Santo, entre 1754 e 1757, mandou fazer: uma para a igreja do Camorim, é outra para a da Fazenda da Ilha do Governador, imagem esta que hoje se encontra na igreja da Ponta do Galeão?"

E, quanto a José da Conceição:

"... O abade Frei Manoel de São José "para todas as fazendas mandou fazer cinco imagens de N.S. Patriarca de altura proporcionada e bem estufadas". É bem possível que as imagens ainda existentes nas capelas dessas fazendas — Camorim, Vargem, Maricá, Mussurepe de Campos e Ilha do Governador, hoje na igreja nova da Ponta do Galeão — sejam as que foram executadas aquela época".

Trata-se de capela de nave única, com capela-mór e corredor ao lado esquerdo. A planta é, provàvelmente, a da traça primitiva do século XVIII. Os pisos foram totalmente encobertos por argamassa de cimento, e eram de tijolos, o que se comprova com simples inspeção local.

A antiga cobertura de telhas de canal foi substituída por outra de telhas francesas: entretanto, o antigo madeiramento do tipo tesoura com linha alta — ainda lá permanece. É necessário que se devolva ao edifício sua antiga cobertura de telhas de canal, como ainda aparece no muro que abriga os sinos.

As paredes de pedra e cal tiveram seus revestimentos, em grande parte, substituídos, sendo necessária sua re-

tirada para a identificação perfeita do seu tratamento plástico.

O frontespício apresenta-se com empena muito alta, o que demonstra a grande modificação por que tenha passado. Algumas aberturas retangulares foram feitas na fachada, como também uma cimalha e uma cruz rebaixada, que estão a mostrar sua recente execução.

A composição do frontespício é sóbria e singela. Uma porta com montantes e vêrga arqueada de cantaria apenas aparece no corpo central da capela. Ao lado esquerdo outra porta, menor, também com montantes e vêrga arqueada de cantaria, conduz ao corredor, que funciona como sacristia. Frontão triangular, de dimensões não correspondentes à declividade da cobertura, encima o corpo central do edifício, enquadrado por cunhais de pedra e cal coroados por coruchéus de argamassa. A fachada deverá ser totalmente estudada para que se descubram os elementos primitivos de sua composição.

Interessante muro, na fachada principal, abriga, em nichos semicirculares, dois sinos de bronze, apresentando ainda o seu entelhamento primitivo de telhas de canal. Em um dos sinos esta a imagem de N. S.ª da Conceição, com as palavras "Jesus-Maria-José".

Na fachada lateral direita do edifício encontram-se duas seteiras que iluminam, misticamente, a nave da capela. Sòmente essas duas aberturas permitem luz à capela que tem assim um aspecto sombrio e acolhedor à oração.

O retábulo é de fábrica recente — século XIX ou XVIII, de feição grosseira, denotando rudeza de entalhamento. Aparece ainda com algumas cabeças de anjos e outros elementos que deverão ser estudados pelo Serviço de Tombamento e Proteção, oportunamente, para se precisar a época de sua fatura.

O côro, ainda existente, é em tábuas, apoiadas em robustas peças de madeira, trabalhadas a enxó. Seu guarda-corpo primitivo desapareceu.

A capela apresenta um púlpito de fatura recente, aberto na parede da nave e com acesso pela sacristia.

O patrimônio escultórico desta histórica capela é enriquecido com três importantes imagens: — a primitiva imagem de São Gonçalo, com cêrca de cento e vinte centímetros de altura, em madeira maciça que foi por nós retirada do interior da mesa do altar, onde se estava destruindo pela umidade e pela ação de fungos e insetos; não obstante seu estado desolador, poder-se-á proceder à sua restauração para impedir o avanço da destruição de tão importante peça de imaginária, certamente do século XVII, dadas suas características de tamanho, douração e estofamento; — uma imagem de São Bento, com características de fábrica do século XVIII ou XIX, encontra-se no retábulo, no entanto, em bom estado de conservação, se bem que em local onde é iminente seu perigo, pela umidade e pelo ataque dos insetos; — outra bela imagem encontrada na capela é a de N. S.ª com o Menino Jesus, também de magnífica talha, e de fatura bem antiga.

Igreja de S. Gonçalo do Amarante — Magnífica imagem de N. S.ª com o Menino Jesus. — Arquivo da Divisão do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional.

Ao lado esquerdo da nave, uma pia de forma circular, escavada em grosso bloco de granito foi, inadvertidamente, pintada a óleo. No corredor, grande bacia de granito de forma retangular, também pintada a óleo, é encontrada à guisa de lavabo.

O edifício não apresenta fôrro, com a estrutura da cobertura aparente. O arco triunfal é em semicírculo, construído de argamassa e, certamente, de fabricação recente.

A capela encontra-se em um alargamento da Estrada do Camorim, sendo intenção da Divisão do Patrimônio Histórico e Artístico propor ao Departamento de Engenharia Urbanística a transformação do local em grande praça que forneceria ao edifício já inscrito no Livro do Tombo dos bens estaduais que devem ser preservados, a importância e o destaque que merece por ser, como bem assevera Vivaldo Coaracy, "... uma das mais antigas relíquias que perduram na zona rural do Rio de Janeiro..."

O tombamento dessa valiosa obra de arquitetura do século XVII, tornou-se ato de significativa importância, que vem de eriquecer o patrimônio histórico e artístico desta cidade quadrisecular.

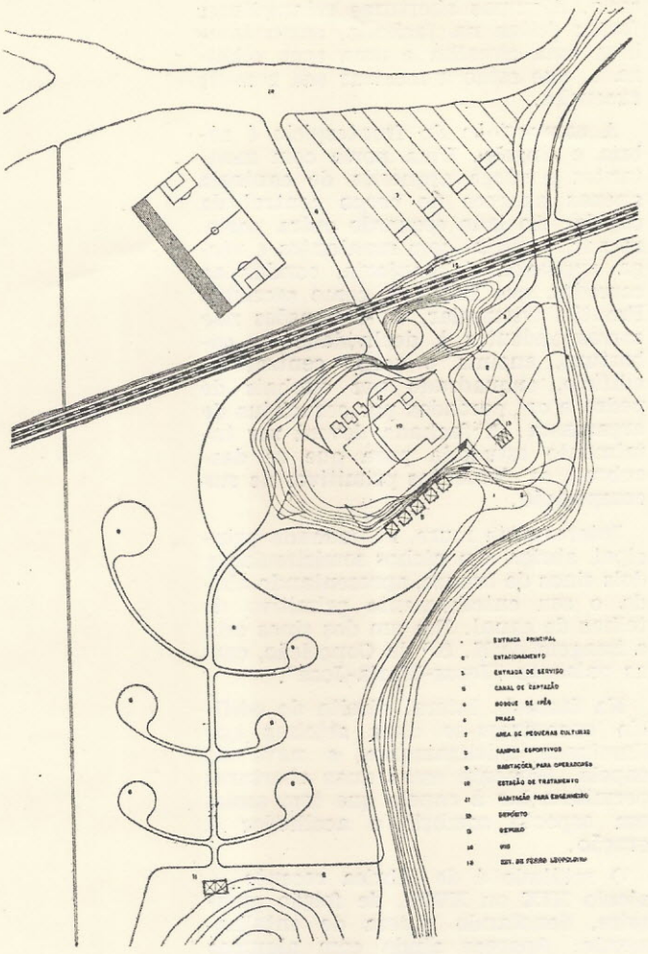
Cumpre agora, à Divisão do Patrimônio Histórico e Artístico, através dos seus serviços de Tombamento e Proteção e de Conservação e Restauração, realizar a importante tarefa de restaurar êsse edifício, devolvendo-lhe as características de sua traça primitiva. □

Dois projetos em Duque de Caxias-RJ

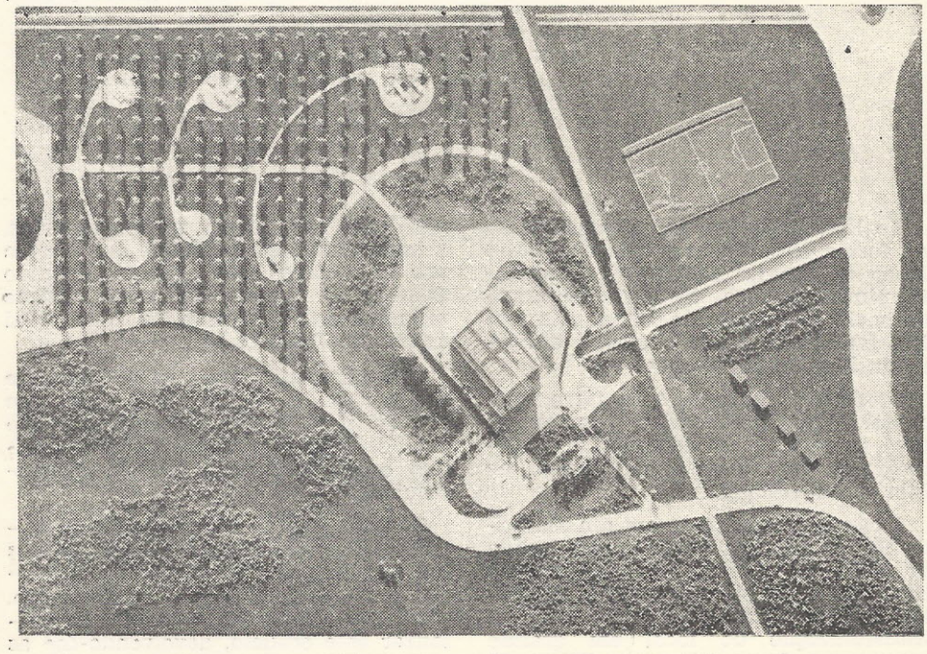
Arquiteto ANDRÉ LOPES, IAB-GB

Superintendência de Águas e Esgotos de Duque de Caxias (SAEDC) - Duque de Caxias - RJ

Os projetos a seguir apresentados: urbanização dos locais onde serão implantados a Estação de Tratamento da SAEDC e os reservatórios, foram elaborados pelo Arquiteto André Lopes, IAB-GB, quando de sua colaboração na elaboração do Plano de Abastecimento de Água de Duque de Caxias.



Planta de situação



Maqueta

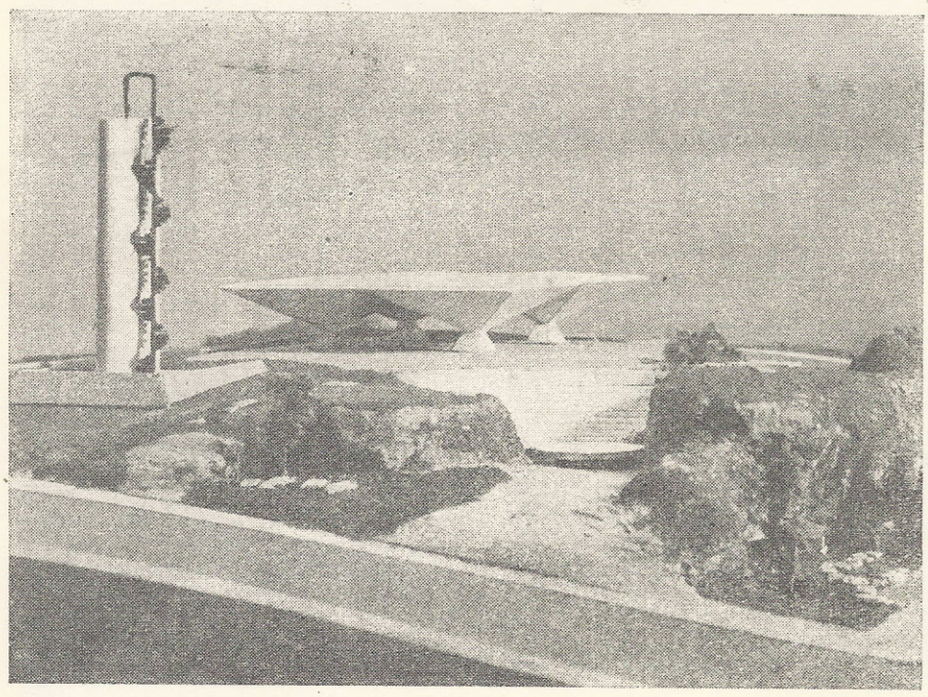
Estação de tratamento

O terreno destinado a Estação de Tratamento tem 150 mil metros quadrados, é banhado pelo rio Iguaçu e cortado transversalmente pela E. F. Leopoldina.

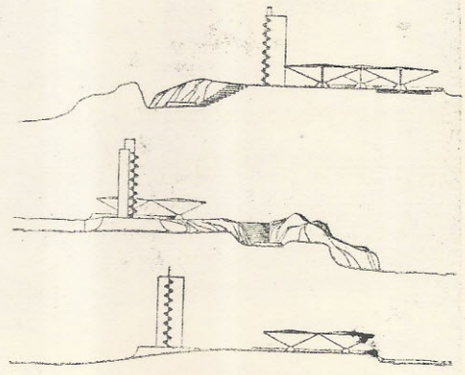
O arquiteto criou um bosque de ipês que cobre tôda a área e é cortado por circulações que interligam praças abertas, como pequenas clareiras, nas quais serão construídos repuxos, formados por associação de tubos.

A necessidade de alojar os operadores da Estação em suas cercanias levou a prever um pequeno conjunto de residências, inclusive a do engenheiro-chefe. A cada residência de operadores está reservada uma área, banhada pelo rio Iguaçu, nas quais êles puderam manter pequenas culturas.

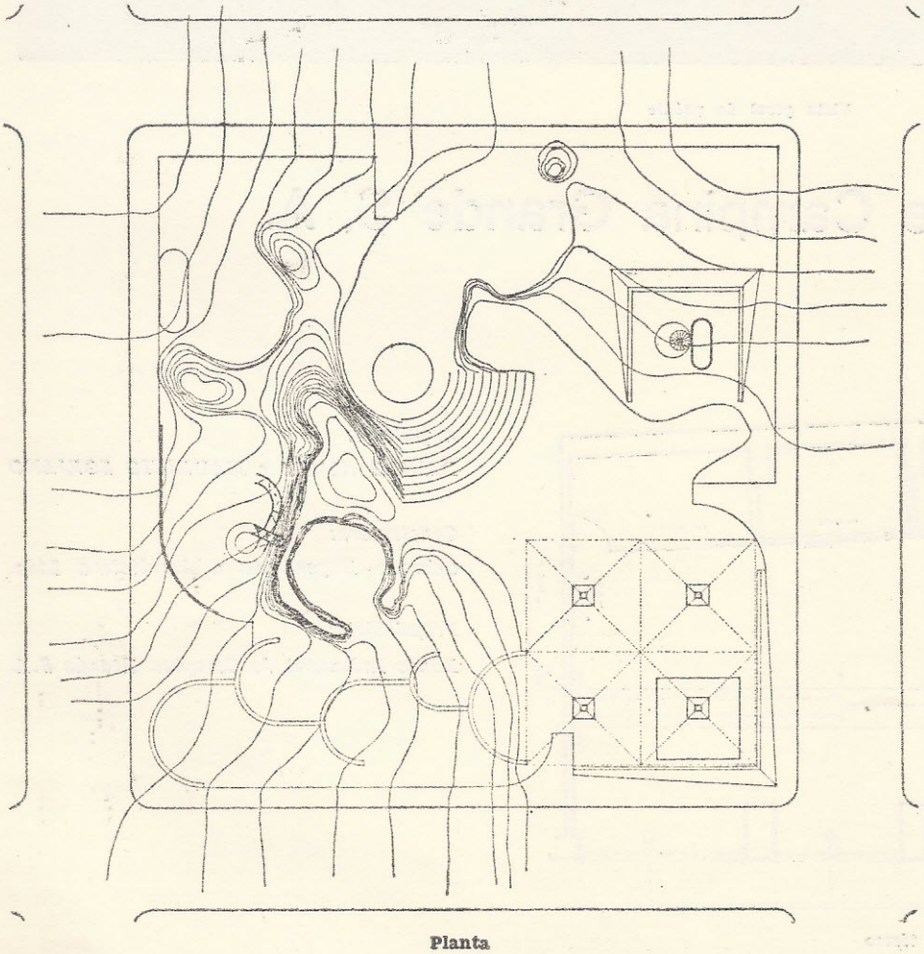
Reservatório
Urbanização da
Praça 7 de Abril



Praça 7 de Abril — Maqueta



Cortes



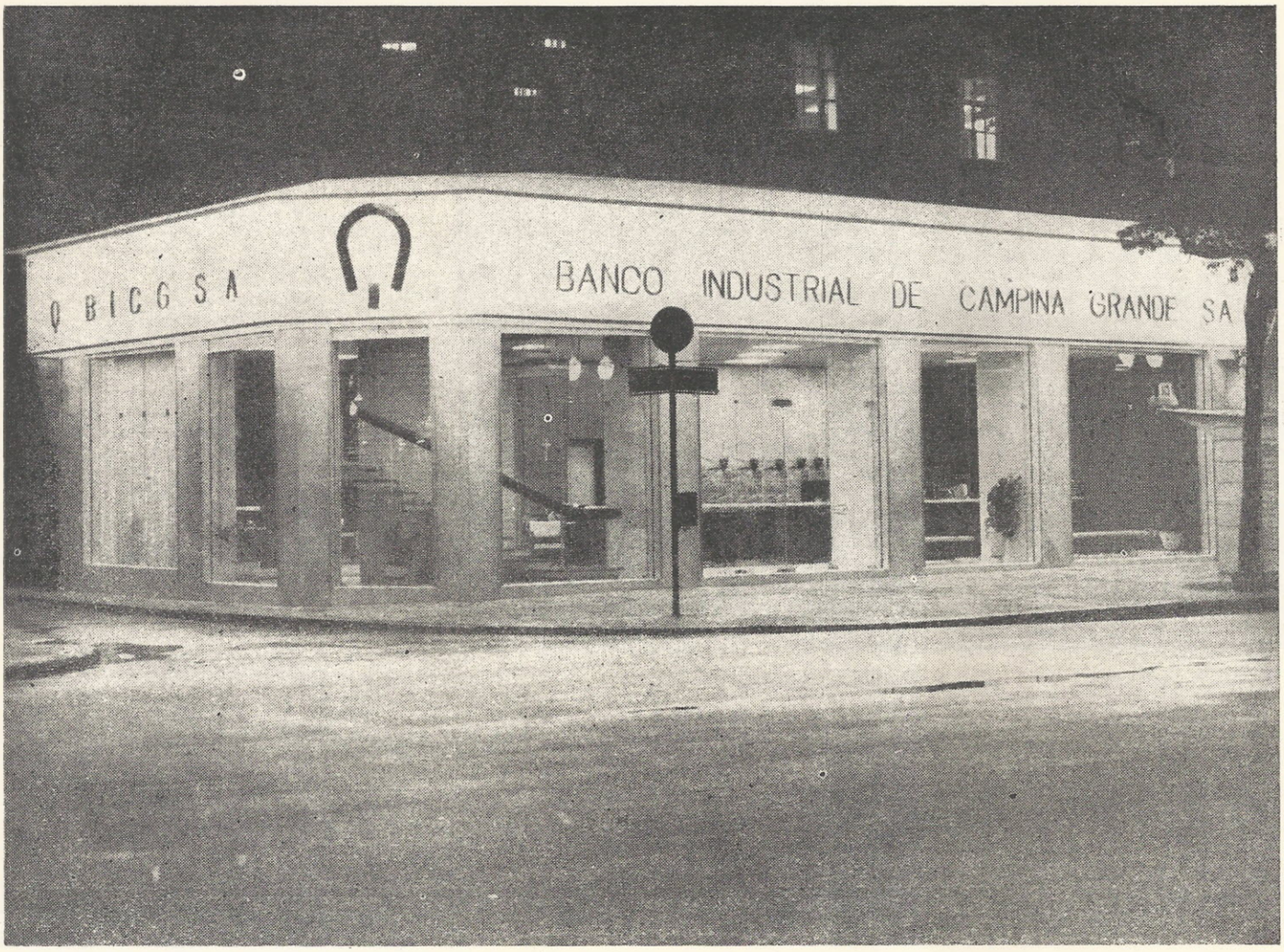
Planta

A praça foi projetada para ser implantada no centro da cidade de Duque de Caxias. O terreno é elevado, dominando tôda a Baixada Fluminense, e tem por fundo, em relação a uma de suas diagonais, de um lado o mar e do outro as serras que contornam a Baixada.

O arquiteto procurou dar "transparência" à praça. Assim, dispôs os reservatórios de modo a não cortar a continuidade visual daquele que quer ver a paisagem. O reservatório maior é formado por 4 cubas interligadas que têm como ponto os seus vertíces, cria um espaço coberto utilizável.

Aproveitando as condições topográficas existentes, foi projetado um teatro de arena que está situado "numa formação natural do terreno, que lhe dá paredes que funcionam como excelentes refletores de som e que garantem ao teatro espaço audível".

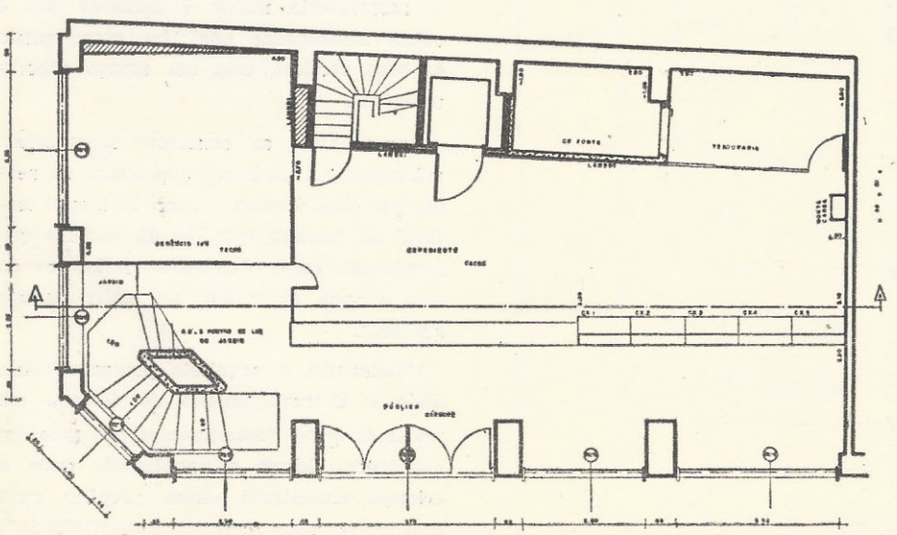
Finalmente, o arquiteto procurou criar, dado o desenvolvimento do terreno em níveis diversos, "interligações que geraram elementos lúdicos e penetráveis onde a criança encontrará clima propício para desenvolver seus instintos e emotividade". □



Vista geral do prédio

Banco Industrial de Campina Grande S. A.

Rio de Janeiro - Guanabara

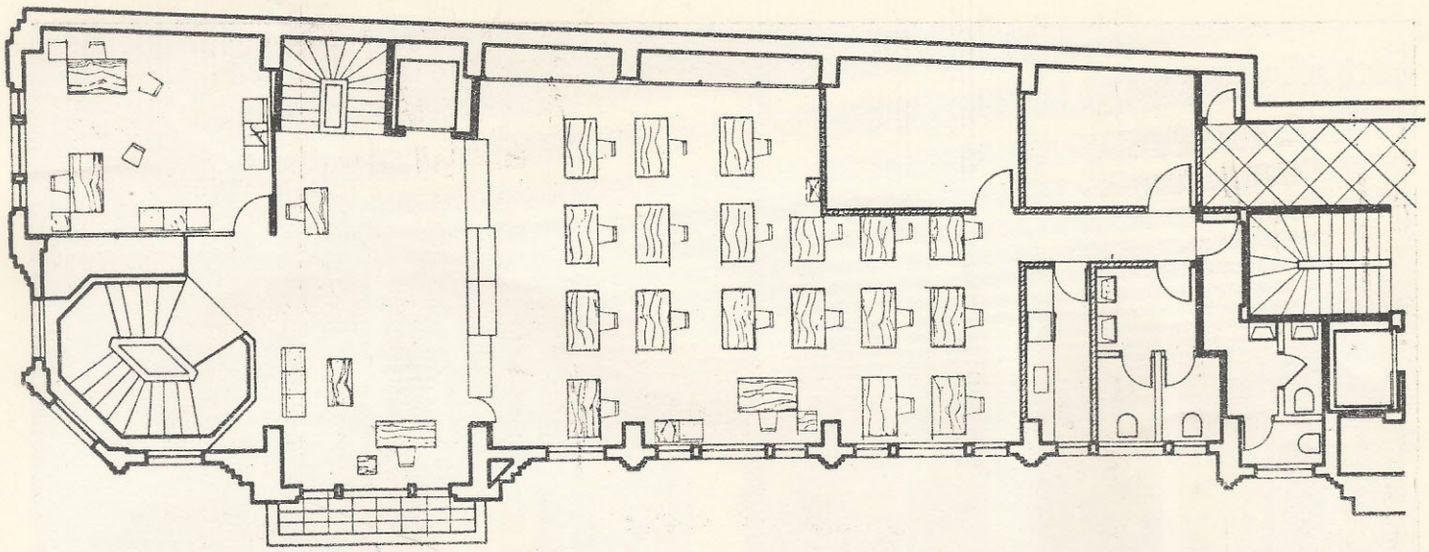


Pavimento térreo

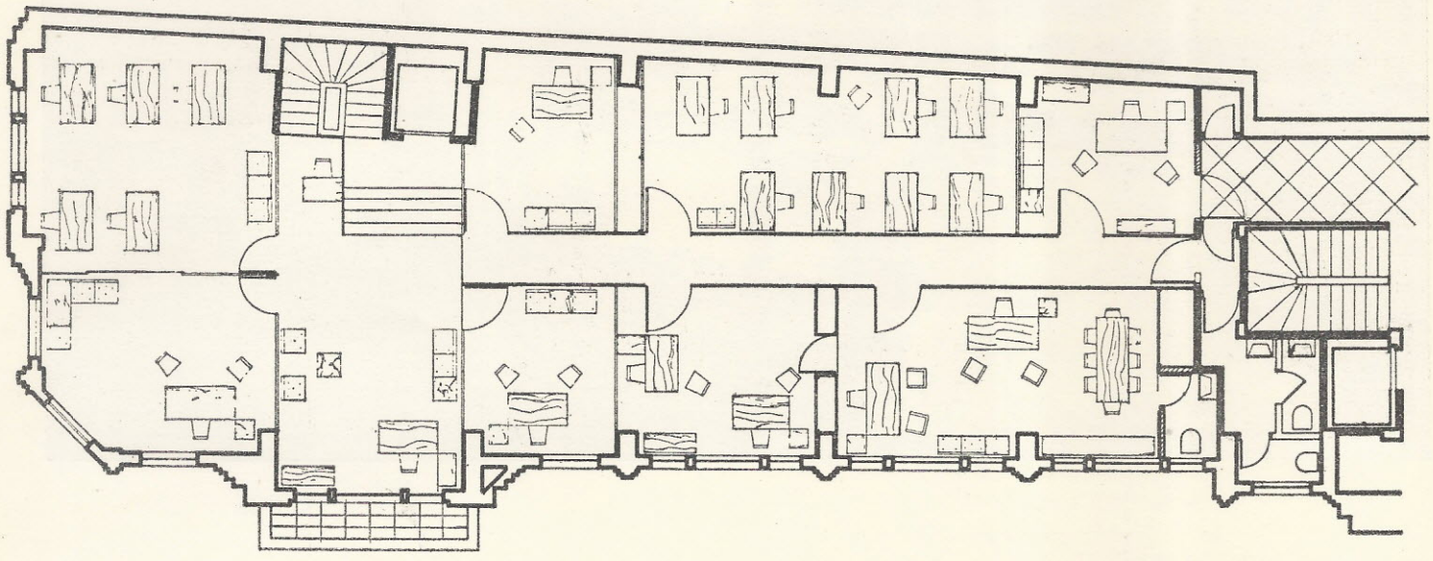
Arquitetos:
DANILO ALVIM e MAURICIO SORIANO

Construtora:
Cobraco - Engenharia e Arquitetura Ltda.

Proprietário:
Banco Industrial de Campina Grande S. A.



1.º Pavimento

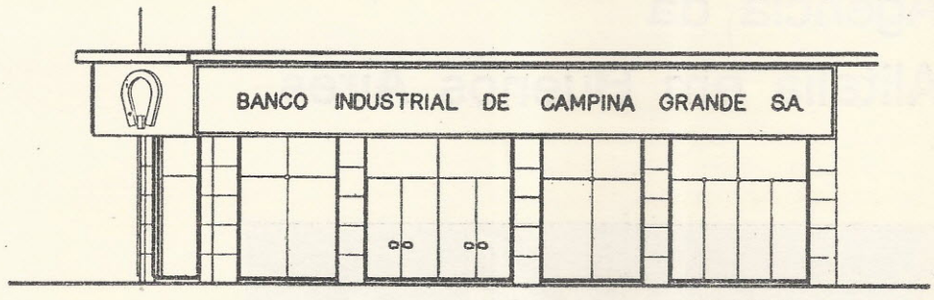


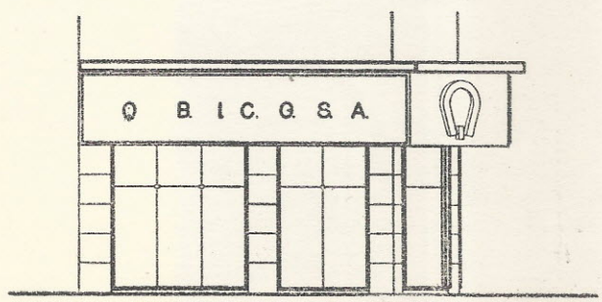
3.º Pavimento

A instalação da Agência do Banco Industrial de Campina Grande, em um prédio situado na esquina da avenida Rio Branco e rua da Alfândega, abrangeu a loja e os 2.º e 3.º pavimentos. Nesses três pavimentos, interligados por elevador, foram distribuídos de acôrdo com as necessidades do funcionamento do Banco, seus diversos departamentos. Na loja, foram localizados os serviços gerais de atendimento ao público; no 2.º pavimento, os setores de cobrança, contabilidade, cadastro e a diretoria regional; no 3.º pavimento, as dependências destinadas à diretoria e inspetoria no Rio de Janeiro.

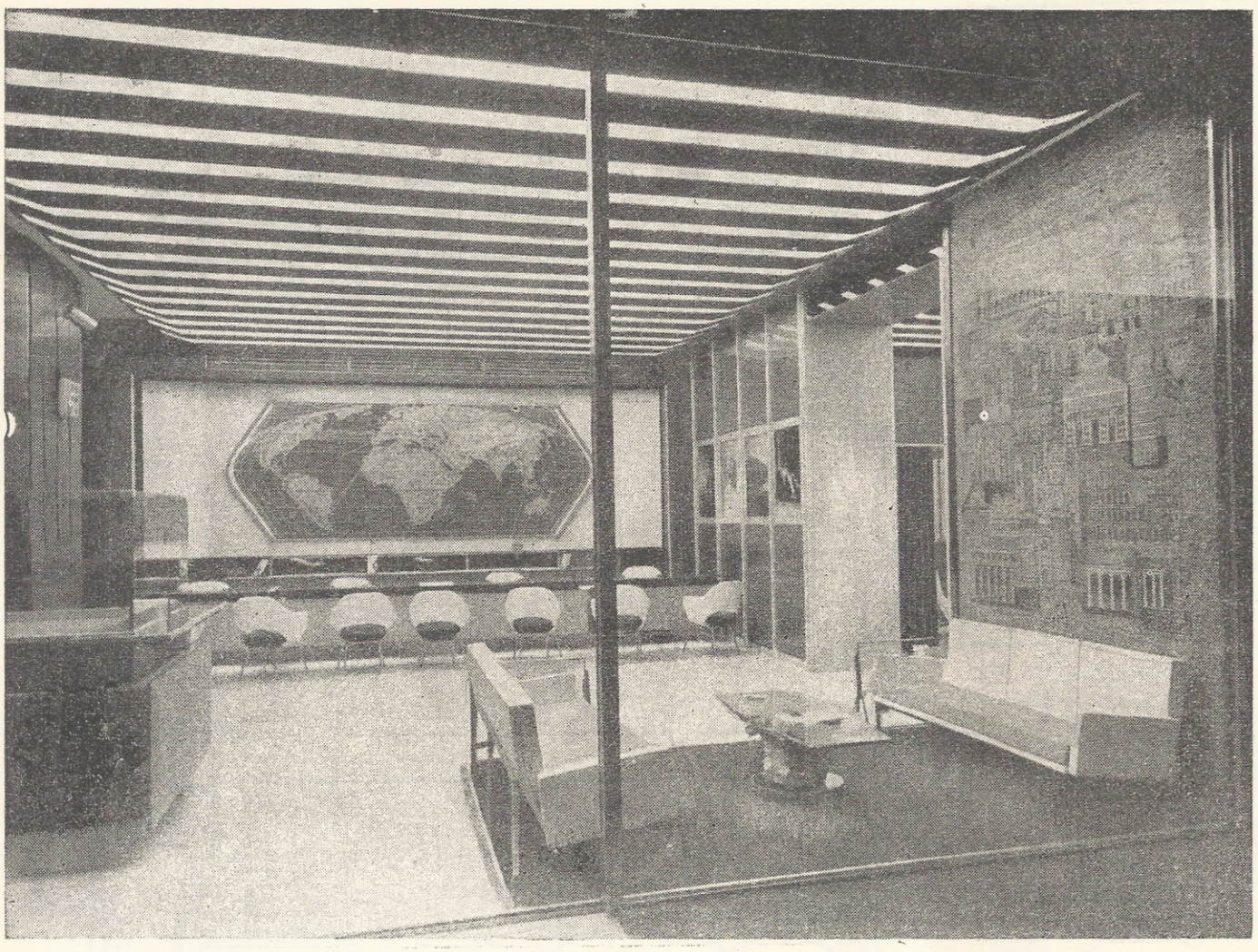
Para facilitar o acesso do público ao 2.º pavimento, projetou-se uma escada interna que interliga os dois pisos. O teto foi totalmente rebaixado de forma a possibilitar a distribuição da rêde de dutos para ar condicionado e embutimento da iluminação. O rebaixo foi executado em Gessoplac — placas de gêsso pré-moldadas — e as divisórias que separam as diversas seções do Banco foram feitas em painéis de jacarandá.

Na loja foi colocado um painel fotográfico, de autoria de José e Humberto Franceschi, que tem por tema o Nordeste brasileiro, região da qual é originário o Banco. □





Fachadas



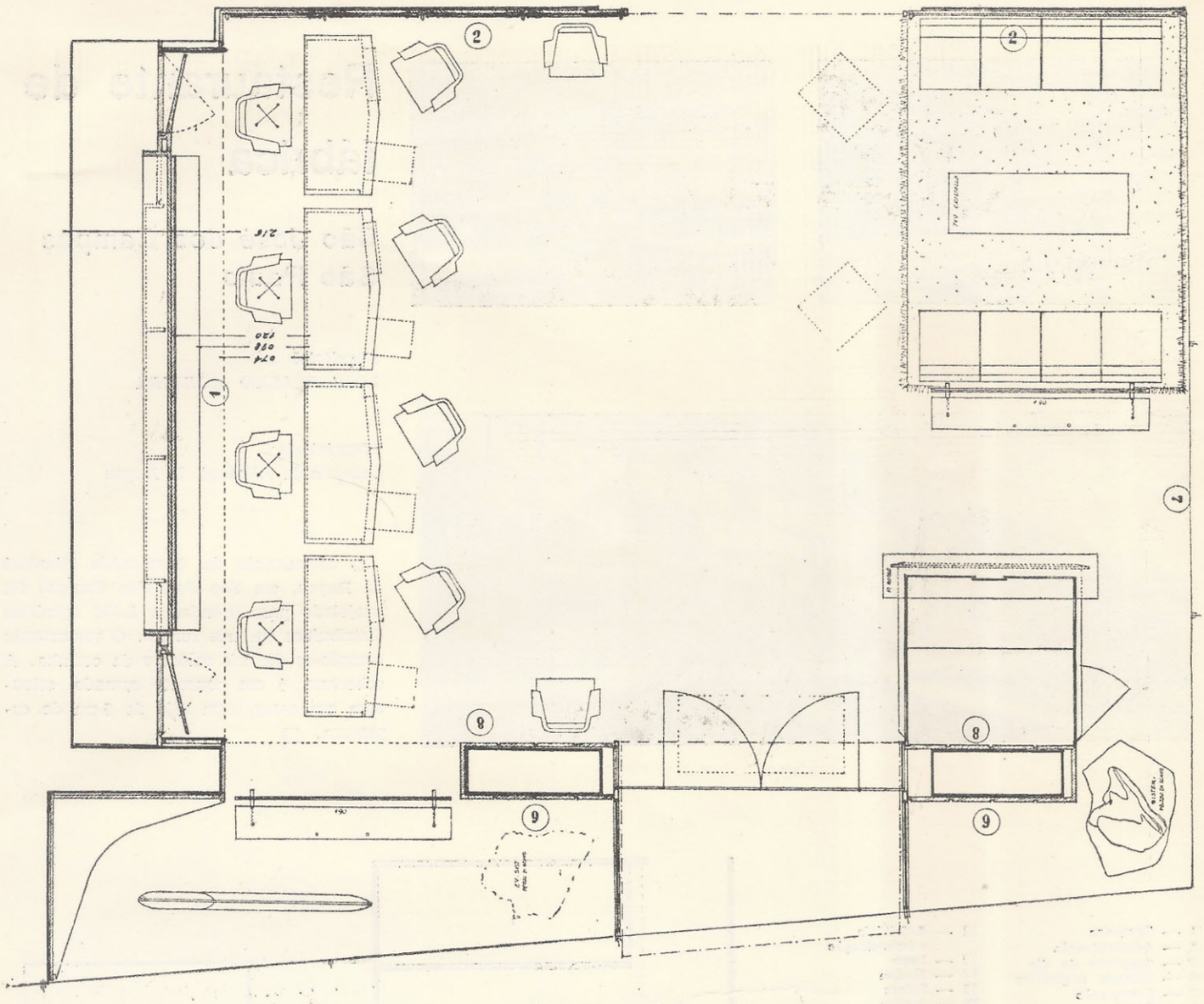
Agência da Alitalia em Buenos Aires

Arquiteto ***FABIO DINELLI***

A nova Agência de Passagens da Alitalia Airlines, em Buenos Aires, foi inaugurada recentemente na Avenida Santa Fé. Três lados da Agência são fechados por paredes de cristal e de aço inoxidável, que se estendem por cêrca de 30 metros.

Visto por fora, o ingresso central apresenta uma marquise em aço e um grande luminoso com os logotipos da Companhia. Aos lados, em duas vitrinas, estão expostos um modêlo luminoso de timão tricolor do DC-8 e um fragmento de uma escultura feminina modelada no II século A.C.

Os outros dois lados da Agência, cujas paredes de cristal dão para a galeria do edifício, permitem uma visão completa do interior, decorado com material publicitário e artístico.



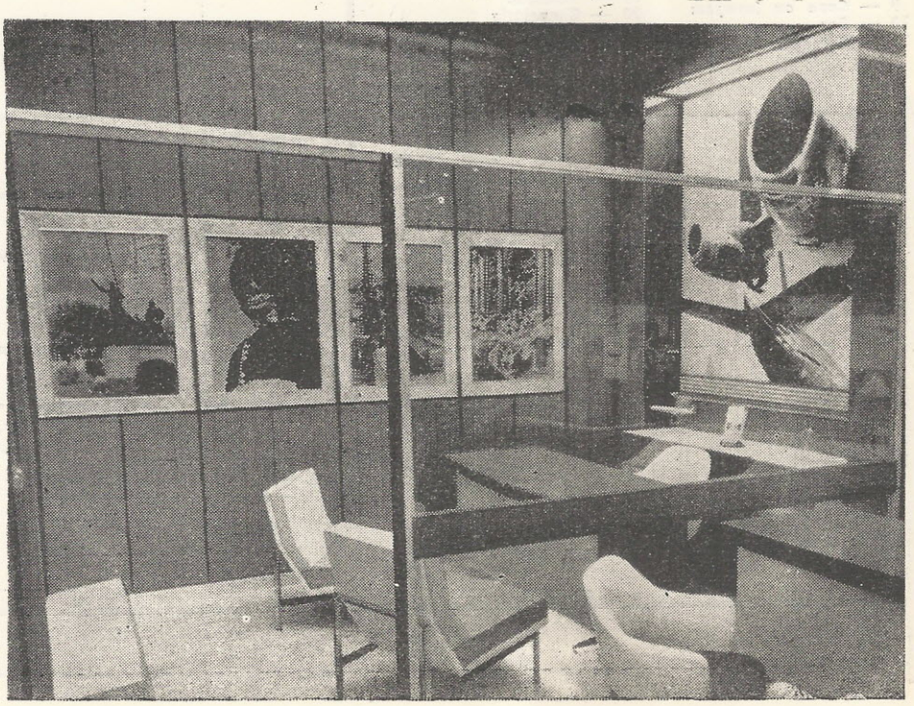
Planta da entrada

O chão é de mármore argentino "Blanco Lemme". Especiais fontes fluorescentes longitudinais, em alumínio côr bronze opaco, instaladas no teto, difundem uma luz intensa através de cristais de Murano.

As paredes de madeira são cobertas por laminados plásticos tipo "teak". Nelas destacam-se um planisfério das rotas da Alitalia, aplicado sôbre um fundo de alumínio anodizado e um artístico mosaico, que alcança o teto, reproduzindo os principais monumentos de várias cidades italianas.

Entre os móveis e as peças mais valiosas cumpre assinalar uma mesa formada por um fragmento de capitel do II século D. C., coberto por um cristal temperado transparente.

Numerosas fotomontagens e reproduções fotográficas plastificadas em côres completam a decoração dos vários ambientes, em que estão reunidos móveis, poltronas e sofás de estilo moderno e de perfeito acabamento. □



Reforma urbana ou planejamento de cidades

JOSÉ ARTHUR RIOS

Durante certo período no Brasil falou-se muito em reforma urbana, dando-se à expressão um conteúdo francamente emocional e por vêzes até demagógico. Depois de abril de 1964 fêz-se largo silêncio em tôrno do problema e voltaram ao debate temas de sabor mais técnico, resumidos na expressão "planejamento" ou "desenvolvimento" urbano. O estudioso das cidades sente hoje, cada vez maior, a necessidade de clarear êsses conceitos, todos êles elementos essenciais de uma política urbana em nosso tempo.

O clima subversivo criado em tôrno da expressão "reforma urbana" não pode dispensar-nos da análise de seu conteúdo nem inibir-nos de abordá-lo com a nitidez que exige. É afirmativa corriqueira que o Brasil atravessa um processo de urbanização, mas nem sempre se leva em conta a verdadeira natureza dessa urbanização que, na maioria dos casos se enquadra naquilo que alguém já denominou de "inchação" urbana.

O que se quer dizer com isso é que o progresso de urbanização, que hoje é geral no mundo inteiro, tanto nas áreas de mais alto desenvolvimento como nas regiões subdesenvolvidas, assumiu entre nós características especiais que o tornam para o administrador e o técnico urbano um fenômeno alarmante, quase um problema social. Na urbanização brasileira há um evidente descompasso, nas diversas regiões, entre as grandes, médias e pequenas cidades, demonstrando a inexistência de um sistema urbano equilibrado capaz de captar em diversos níveis de integração urbana as relações sócio-econômicas do contexto regional. As nossas cidades, seguindo a linha fácil de uma tendência que cinde tôda a sociedade brasileira, não estão conseguindo realizar a síntese entre os elementos rurais e urbanos e estão faltando por isso à sua tradicional missão civilizadora. Êsse fato criado por desequilíbrios regionais, passa por sua vez a intensificá-los, gerando no País zonas de expansão metropolitana privilegiadas do ponto de vista urbanístico, dotadas em alto grau de serviços urbanos essenciais ao lado de outras, marginalizadas, que só merecem o nome de cidade por um equívoco administrativo.

No Brasil os núcleos urbanos também seguiram, em sua nomenclatura e classificação um padrão burocrático, ditado de cima para baixo pelos órgãos oficiais da estatística. "Cidade" ficou sendo tôda sede de município. "Vila" é tôda sede de distrito. Iludido, no entanto, acabaria quem fôsse concluir daí índices de urbanização. Muitas dessas "cidades" são meros povoados e muitas dessas "vilas" simples agregados de casebres que nem chegaram a centralizar as relações de uma zona rural imensa e pràticamente autárquica.

Outra característica de nossa urbanização prende-se ao ritmo de crescimento de certas comunidades urbanas que, a confiar nas estatísticas estariam dobrando população num decênio. Examinando de perto o dado estatístico e confrontado com o exame **in loco**, verifica-se que o têrmo não se aplica precisamente ao fenômeno. As cidades crescem em suas zonas periféricas ou em suas áreas marginais pela proliferação de tipos de habitação proletária ou subproletária, mucambos, "invasões" ou favelas; ou ainda pela elevação dos índices de densidade nas suas zonas centrais que sofrem um processo de congestionamento e de verdadeira degradação material, através da transformação de antigas mansões em habitações coletivas, moradia e refúgio de marginais ou de "aves de arribação". Infelizmente, nossas cidades não se acham devidamente aparelhadas, mesmo aquelas que hoje ingressam na fase metropolitana de crescimento, para uma identificação precisa dêsses fenômenos cuja repercussão dramática no seu crescimento, agrava os problemas do administrador e onera os orçamentos urbanos.

Quando estudamos, no Rio de Janeiro, o processo de favelização de zonas residenciais, modalidade essa de invasão urbana que não é exatamente a degradação de áreas antigas também comum no Rio, mas que geralmente se propaga nas zonas intersticiais, nos terrenos baldios, nos morros abandonados, nas zonas pantanosas etc. — pudemos constatar que sòmente êsse processo responde por um "crescimento" de certos bairros que se reflete nas estatísticas como "urbanização", quando na realidade exprime graves desajustamentos urbanos provocados pelo total despreparo das cidades tanto do ponto de vista técnico, como social ou administrativo, para receber e assimilar a maré montante da invasão rural.

Nossas cidades abrigam uma população adventícia, desqualificada do ponto de vista econômico e inapta sob o ângulo social para uma vida condizente com os padrões tradicionais da urbe ocidental. Representam verdadeiro resíduo suburbano que constitui, como em outros núcleos do mundo subdesenvolvido de hoje, uma massa de inquietação e um contrapêso de atraso, doença e miséria, freiando o avanço urbano.

Todos êsses fatos têm de ser levados em conta quando procuramos conceituar os têrmos citados num contexto brasileiro. Cabe distinguir, portanto, ao longo de um diferencial de racionalização e intervenção consciente, (1) **crescimento**, fenômeno ecológico, espontâneo ou "natural" em grande medida; (2) **desenvolvimento urbano**, ou seja, expansão consciente, como ocorre em projetos de loteamento, criação de cidades-satélites, novas capitais etc; (3) **planejamento urbano** quando essa expansão é submetida a normas e é integrada. Convém apartar dêsses conceitos, o de (4) **reforma urbana** que se impõe num país em transição como alma de uma política social indispensável à retificação dos vícios e espoliações que sofrem as massas urbanas desfavorecidas, inermes ante processos tradicionais em nossa estrutura social, de acaparamento, especulação e usura, contra elas exercidos pelos detentores da riqueza e do poder.

Esta última expressão, "reforma urbana", vem sofrendo as conseqüências de uma falsa analogia com a reforma agrária. Descontados os matizes demagógicos que não invalidam a nenas cidades e no campo, impõe-se discessidade de uma política reformista tinguir o que há de específico nessas duas modalidades de mudança social dirigida. A diferença entre ambas corresponde à diversidade essencial de funções entre o solo urbano e a gleba destinada à exploração agrícola. O solo agrícola ou agricultável é um instrumento de produção, quer de alimentos, quer de cultivos comerciais. Assim, o sentido geral de uma reforma agrária consistiria em colocar êsse meio de produção, juntamente com o equipamento e a técnica, nas mãos dos mais aptos a gerí-lo e dinamizá-lo, evitando que da sua ociosidade natural ou artificial resultem prejuízos para a coletividade.

A natureza do solo urbano é muito diversa. A natureza secundária ou terciária das cidades subtraiu-o à sua destinação original de meio de produção. Sendo um bem de uso tornou-se mercadoria altamente rentável, assumindo características de valor. Passou a produzir por si mesmo uma renda as vêzes bem mais alta que uma área idêntica de exploração agrícola. Seu valor é estabelecido em função de variáveis que pouco têm a ver com as que determinam o valor de uma gleba agricultável, como, por exemplo, a densidade, sua localização em relação às vias de transporte e a certos centros de dominância, ou à pura moda.

Por isso mesmo, por se encontrar êste valor habitualmente desligado de uma produção direta, é ainda mais sujeito aos efeitos da especulação imobiliária e, principalmente, da inflação. É sabido que o solo urbano no Brasil passou a atrair poupanças e investimentos pela alta renda que proporciona em relação a outros tipos de aplicação de capitais na agricultura, na indústria ou no comércio. Passou a atrair, portanto, preferencialmente a poupança das classes média e alta. É interessante acompanhar em certas zonas agrícolas decadentes a concorrência entre o solo urbano e a terra agrícola, retraçando a infiltração de loteamentos "valorizados" em áreas de terra empobrecida.

Êsses fatôres, de natureza eminentemente social que nada têm a ver pròpriamente com as necessidades reais da população, geram um problema social que é o da habitação. Não se pode esquecer que o solo urbano se destina em elevada percentagem a residências de famílias que, ou trabalham na cidade, ou para ela acorrem em busca dos benefícios e vantagens que a vida urbana oferece, tais como salários mais elevados, previdência social, educação, recreação e cultura. Daí dois movimentos de grande intensidade e, sob certo aspecto, contraditórios: a concentração de um número cada vez maior de pessoas nos centros urbanos; e outro, restritivo, que limita o ritmo de construção e portanto a expansão da habitação nas zonas urbanas. Essa contradição que perdurou por muitos anos e ainda perdura no Brasil é responsável pelos aspectos mais graves do problema urbano brasileiro e justifica plenamente um tipo de intervenção que orienta o crescimento natural, o "desenvolvimento" expansionista, além do planejamento que é uma intervenção de tipo nitidamente técnico.

Êsses três tipos de intervenção são legítimos num país em transição como o nosso, onde o crescimento das cidades, nos últimos tempos, tem sido espantoso. Êsse crescimento por si só, sem nenhuma orientação ou planejamento, leva a problemas de congestionamento. Não se considere apenas o crescimento no número de pessoas, mas no número de veículos e no volume de mercadorias que passam através dêsses centros, na massa de serviços que prestam. O crescimento urbano é uma espécie de processo em cadeia. A urbanização pura e simples leva a um crescimento de tipo industrial, manufatureiro, à expansão de uma rêde de transportes e por conseguinte, de tôdas as indústrias a ela vinculadas. A urbanização em si mesma exige uma notável expansão terciária, de serviços e empregos auxiliares. A cidade moderna é o centro próprio de atuação de uma burocracia em expansão e quando se trata de um centro que cumula a função de capital, seja de país, região ou Estado, essa burocracia tende a aumentar e os efeitos dêsse aumento logo se fazem sentir sôbre os demais setores de atividade, exigindo correspondente crescimento da mão-de-obra, o que determina maior pressão sôbre o setor habitacional.

Tudo isso faz da cidade um pólo de migração de vários tipos, não só de proletários e subproletários mas também de indivíduos de classe média, vindos de outros centros urbanos, que vêm buscar no asfalto um campo de aplicação de atividades mais especializadas, empregos mais condizentes com seu **status**, lazer, busca de educação, recreação e, de um modo geral, de cultura. O ritmo dessa migração é sempre superior ao do crescimento material e funcional da cidade, e essa defasagem cria problemas de adaptação dos equipamentos urbanos nunca aptos a receber os recém-chegados. Não existe, para começar, um serviço de colocação adequada; não temos um sistema de qualificação dessa mão-de-obra geralmente despreparada; não existe, em suma, um mercado de trabalho organizado para servir de arcabouço a êsse crescimento desatado. Daí uma larga taxa de ociosidade ou semi-ociosidade que tem sua expressão social nos vários tipos de marginalismo.

As favelas e mocambos são apenas a fachada lamentável dessas defasagens internas que vitimam em maior proporção as classes menos favorecidas, o proletariado e o subproletariado. Como sentem mais agudamente as conseqüências do desequilíbrio entre aluguel e salário são elas igualmente que procuram soluções precárias de moradia, que resultam nos diversos tipos de sub-habitação, buscando compensar através da localização da casa, dos precários materiais de construção e da sua marginalidade em relação aos serviços essenciais, é ao mínimo do que se convencionou chamar o confôrto urbano, a exigüidade do salário ou do subsalário que percebe.

A tudo isso cumpre acrescentar fôrças ecológicas que, condicionadas pela estrutura social e econômica, agem sôbre o todo urbano. Essas fôrças de dominância e dependência são precisamente as que criam determinados congestionamentos no tecido urbano onde se revelam mais altas as densidades por metro quadrado e, do mesmo passo, a valorização por metro quadrado. São elas que provocam a relação centro-subúrbio, provocando fluxos e refluxos urbanos que geram tensões inevitáveis, mesmo dentro de um plano técnico elaborado. No momento, essas tentativas geralmente importadas e adaptadas de países em que os problemas sociais já foram resolvidos há cem anos, criam entre nós problemas maiores. É o caso, por exemplo, das famosas avenidas, herança urbanística da Roma dos Césares, que tentam abrir caminho para os "centros", cavando sulcos enormes para a circulação das torrentes urbanas, as comemorações urbanas, desfiles carnavalescos e servindo de pista às paradas militares. Essa pseudo-solução exige forçosamente a demolição de inúmeros imóveis onde habitavam pessoas que já trabalhavam no centro ou nas suas proximidades. São estas obrigadas a buscar habitações condizentes com o seu **status** e rendimentos na periferia da cidade ou nas zonas de sub-habitação. Passam, portanto, a agravar o problema do transporte para o centro onde continuam a ter sua principal atividade. Por outro lado, a nova avenida valoriza os imóveis, eleva o preço nos aluguéis e em breve se torna insuficiente como via de escoamento quando não é transformada em parque de estacionamento de carros, solução inédita que tivemos a honra de inaugurar.

O problema, portanto, não se acha pròpriamente nas vias de acesso mas numa descentralização das funções da cidade e na sua distribuição equilibrada no espaço urbano de forma a quebrar o monopólio dos centros. Referimo-nos de passagem à influência de uma estrutura social e econômica que preside ao crescimento e ao próprio planejamento urbanístico e da qual muitas vêzes o arquiteto e o urbanista não têm sequer consciência. É êsse tipo de estrutura monopolística, oligárquica ou burocrática que resulta numa centralização excessiva e discriminatória de recursos e serviços, cuja concentração espacial é apenas a materialização de desequilíbrios sociais mais profundos. É essa estrutura que resulta na criação, dentro do espaço urbano, de áreas privilegiadas quanto ao usufruto de vantagens urbanísticas como, por exemplo, o parque, a areia, de serviços urbanos como a escola, o ginásio, a universidade, o hospital, a assistência médica, o salão de espetáculos etc., etc., e, acima e primeiro que tudo, da habitação, condicionada esta rigidamente pelo custo do terreno e dos materiais de construção.

Todos êsses fatôres de desequilíbrio se refletem em altos custos operacionais despercebidos do contribuinte em período de inflação, camuflados pelas emissões que passam a desempenhar o papel de impôsto disfarçado. Caso fôssem rigorosamente computados e deflacionados, êsses custos assombrariam pelo que representam de sobrecarga ao govêrno da cidade e, sobretudo, ao bôlso do contribuinte. São certamente mais elevados do que os custos de investimentos urbanísticos aos quais o leigo costuma atribuir a maior parte dos encargos fiscais. Todo um estudo está para ser feito nesse setor e de antemão temos certeza de que revelará o alto custo da administração das nossas cidades, pelo desperdício e descontrôle das despesas.

Podemos agora analisar os tipos de intervenção, distinguindo o que cabe ao desenvolvimento urbano pròpriamente dito, ao planejamento nas suas características rigorosas de técnica urbanística e à reforma urbana como conjunto de medidas de política social, visando à democratização e à socialização das cidades, metas para as quais caminham a passo rápido as nações mais adiantadas, onde o crescimento urbano resultou em condições de maior bem-estar para um número maior de pessoas.

(1) O desenvolvimento urbano abrange duas categorias que devem ser nitidamente diferenciadas. (a) Na primeira situam-se todos os tipos de desenvolvimento espontâneo. (b) Na segunda os tipos de expansão urbana planejada. Sem descer a maiores especificações podemos dividir os primeiros em dois grupos, (a1) por expansão vertical e (a2) por expansão horizontal, êste também chamado de "enxame periférico", e (a2a) denso quando ocorre numa média de 250 habitantes por hectare; ou (a2b) diluído quando a expansão gera aglomerados de 100 habitantes por hectare. O primeiro tipo (a1) tem sido a modalidade de crescimento espontâneo da maioria das nossas metrópoles, sobretudo nas suas áreas centrais, onde predomina o

crescimento vertical do tipo arranha-céu, imitado em má hora das cidades americanas e de certa forma ditado por imperativos sócio-econômicos de natureza estrutural como a valorização dos terrenos e o aproveitamento intensivo do metro quadrado. Êsse tipo de expansão criou e continua a criar graves problemas de congestionamento nas áreas centrais das cidades, e sua proliferação assinala em nossa mentalidade urbana a preponderância do espírito de lucro excessivo e da usura sôbre os interêsses do bem comum. Êsse tipo de desenvolvimento, por sua vez, provoca problemas de transporte, circulação e comunicação, e um desequilíbrio na distribuição dos serviços urbanos essenciais que passam a beneficiar uma área central ou áreas ponsável pela relação desigual entre privilegiadas de classe. É ainda o res- "centro" e "subúrbio" no conceito que êste têrmo recebe na urbanística brasileira de subcidade, de área residencial de categoria menos privilegiada, sem nenhuma relação portanto com os **suburbia** americanos, residência preferencial da classe média e que hoje constituem precisamente as zonas mais acolhedoras e humanas das cidades norte-americanas.

Por outro lado, o tipo de desenvolvimento (a2) por "enxame periférico" que vem complementar o primeiro quando a cidade começa a expandir-se em áreas livres, ao longo de novas vias de transporte, é responsável pelos vácuos que se criam, pelas lacunas no tecido urbano que entre nós assume a forma dos famigerados loteamentos. Também êsse tipo de desenvolvimento é extremamente prejudicial e oneroso à cidade moderna porque obriga o administrador a estender linhas de serviços, ou a multiplicar as rêdes subsidiárias numa descentralização que, por ser técnica ou administrativa, não deixa de ser menos onerosa.

O loteador desempenha na estrutura urbana o mesmo papel do grileiro, ao qual Monteiro Lobato dedicou uma página famosa descrevendo sua atuação na estrutura agrária. Como grileiro, o loteador provoca uma expansão artificial da cidade, muitas vêzes antecipando seu crescimento natural, abrindo uma cunha no monopólio tradicional de certas áreas. O autor de **Jeca Tatu** percebeu muito bem, que o grileiro desempenha uma função social importante sem deixar explícito, entretanto, que isso só ocorre numa estrutura agrária de tipo monopolística. O mesmo papel desempenha o loteador urbano. No entanto, ambos criam graves problemas para a comunidade. O grileiro cria títulos falsos e desencadeia uma série infindável de litígios; o loteador, que em certas metrópoles brasileiras, como na zona rural do Rio de Janeiro se confunde e se identifica com o grileiro, além de criar falsos títulos cria quadros habitacionais inteiramente destituídos dos serviços urbanos correspondentes. Atrai para seus projetos as economias da pequena classe média e do povo, estimulado pelo tipo de pagamento em pequenas prestações e a longo prazo. Muitos dêsses loteamentos jamais chegam a transformar-se em zonas residenciais, acabando mesmo em favelas, marginalizando-se, adensando de tal forma o povoamento que êste perde as características iniciais de traçado regular e o espaçamento das habitações.

À medida que as cidades crescem e se transformam em metrópoles, êsses tipos de expansão urbana se complementam e confundem a ponto de se tornar difícil distingui-los. Na medida, porém, em que uma cidade se transforma em metrópole, novas fôrças mais complexas entram em jôgo determinando outras modalidades de especialização de suas áreas. Surgem as cidades-dormitório, as zonas espontâneas de industrialização, os entrepostos, as zonas marginais e assim por diante. É principalmente nesta fase que despontam os notórios conflitos entre os limites urbanos reais e as divisões administrativas, estaduais ou municipais. O fenômeno urbano em expansão tende a sobrepor-se ao artificialismo das divisões políticas e administrativas. No caso do Rio de Janeiro, por exemplo, é inteiramente impossível resolver problemas fundamentais de água, abastecimento e polícia se a administração não procurar romper por uma forma qualquer os limites artificiais da fronteira estadual. O mesmo ocorre em São Paulo em relação ao município da Capital, o mesmo ocorreu em outras metrópoles brasileiras, e ocorrerá em Brasília caso venha a prosperar êsse abôrto urbanístico.

Numa fase ulterior, pela intensificação das comunicações e dos contatos as metrópoles passam a formar cadeias contínuas. Aparece o fenômeno da megalópole brilhantemente estudada nos Estados Unidos pelo geógrafo francês Jean Gottmann, expressão urbana da sociedade de massas. Êsse salto entretanto é rigorosamente condicionado por um enorme avanço nos sistemas de comunicações e transporte, permitindo a criação de uma infraestrutura de serviços e utilidades urbanas pràticamente contínua numa extensa área geográfica. Esta galáxia de cidades é o prenúncio de uma tentência inevitável do desenvolvimento urbano moderno que resultará, caso se processe anàrquicamente, num terrível desgaste humano e numa perda de valôres e de civilização.

(2) Esforçando-se por corrigi-lo, os planejadores modernos — técnicos da nova arte chamada Urbanística — procuram encaminhar novos tipos de desenvolvimento urbano. Na Inglaterra, por exemplo, sobretudo após a guerra, expandiram-se as novas cidades. Não são mais as cidades-satélites que crescem como cogumelos em tôrno da metrópole e na sua dependência, obedecendo a um sentido de especialização gigantesca e não pròpriamente de descentralização humana. As novas cidades são realmente criações autônomas, planejadas de modo a propiciar não apenas residências ou dormitórios, mas uma conjugação de residências e trabalho a uma população que varia de 50 a 200 mil habitantes, dotada de todos os serviços essenciais.

Outra tentativa do moderno planejamento tem sido a construção em áreas desertas de cidades novas. Êsse tipo de desenvolvimento urbano planejado já recebeu na Europa o nome de "brasilismo" até vir talvez a chamar-se "brasilite" e é catalogado como uma forma patológica. Ao contrário das novas cidades inglêsas e norte-americanas que se vinculam necessàriamente a um sistema, as novas brasílias são predominantemente capitais e visam a uma função política. Washington foi a precursora dessas experiências e o profundo tédio que paira até hoje nessa melancólica capital, cidade de museus e burocratas, atesta, mais de um século após sua construção, o malôgro dessa experiência urbana.

(3) Outros tipos de planejamento urbano vêm procurando resolver as contradições dessas experiências. Preconizam-se várias formas de descentralização, desde o sistema de pequenas cidades até a construção de cidades novas, em série ou cacho como sugere o urbanista francês Jacques Riboud. Dêsses diversos tipos e experiências emergem alguns princípios que convém destacar porque nos levam de pronto às vinculações entre planejamento e reforma urbana.

Não é possível escamotear os limites ou resistências ao planejamento urbano seja de que tipo fôr. Primeiro, são resistências gerais que se interpõem a todo e qualquer plano. A liberação das fôrças econômicas e sobretudo, dentro delas, a modalidade da mão-de-obra, é úma das condições fundamentais para o desenvolvimento. Muitas vêzes o planejador urbano procura, sem se dar conta disto, vincular de uma forma ou de outra determinado tipo de população a uma área urbana: ou o que é mais grave — a determinado tipo de cidade. O próprio dinamismo das cidades briga com essa tendência para uma racionalização execessiva. A todo instante rompem essas frágeis camisas-de-fôrça urbanísticas. O preço que paga todo plano-diretor divorciado da realidade é sua progressiva desmoralização, mais ou menos rápida conforme o grau de artificialismo das medidas preconizadas.

Entre nós, o planejamento inovador ou corretivo, tem-se dedicado ou à criação de cidades integradas ou à recuperação ou renovação urbana, esta um pouco ao acaso, mais em função dos chamados "melhoramentos urbanos" do que como resultante de um esfôrço consciente e global de reformulação do contexto urbano. Êsses esforços parciais, como já vimos, abrem perspectivas novas, desatravancam certas áreas congestionadas mas, quase sempre, trazem uma supervalorização dos imóveis e das áreas limítrofes, transferindo problemas de habitação para a periferia, agravando-os, marginalizando grupos da população e onerando os custos operacionais da cidade.

Se adotarmos como princípio que o planejamento urbano visa a criar condições para o florescimento das comunidades urbanas de vários tipos e dimensões contidas na cidade, e se essas condições, por sua vez, visam como objetivo prioritário o bem-estar das famílias, não resta dúvida que o planejamento deve ser antes de tudo global e não parcial. O que se quer dizer com isto não é a exclusão pura e simples das medidas parciais de planejamento, mas sua integração num sistema que, além de ser urbano ou metropolitano, tem de ser regional.

Êsse planejamento além disso, deve criar condições adequadas à vida equilibrada de uma família de classe média que lhe permita não só desempenhar suas funções básicas como lograr condições de programar seu futuro. Ou planejamos nossas cidades para a

classe média ou as espedaçamos na tensão — privilegiados e subproletariados — renunciando portanto à característica básica que dominou as cidades do Ocidente e lhes deu a possibilidade de construir uma civilização. Não importa aqui discutir como essa classe média em expansão em outros países deu origem, par sua vez, a uma sociedade de massas. Nossas cidades refletem ainda, até no traçado de suas ruas, mesmo no tipo de suas habitações, a permanência de um passado oligárquico e, sobretudo no Nordeste, onde chega a ser feudal. Nelas trata-se de abrir espaço para a classe média, para a sua vivência e sobrevivência e não para se uestrangulamento como ocorreu em Brasília .

Se adotarmos êsse princípio não podemos fugir às suas conseqüências. Os objetivos imediatos do planejamento urbano devem ser dominados pela norma do zoneamento pela divisão funcional de áreas residenciais, econômicas, administrativas etc. Êsse zoneamento determina por sua vez um conjunto de medidas visando à descentralização de funções e serviços, ao contrôle das densidades e a distribuição, por zonas ou conjuntos, de um sistema integrado de equipamentos. O critério dessa distribuição é a densidade mínima, entre local de trabalho e a distância à residência, o tipo de transporte adotado, bem como seu custo e o tempo gasto no percurso.

Entretanto, são essas medidas tôdas teóricas, que só se convertem em realidade quando se removem os obstáculos econômicos à sua implantação. É aí que o planejamento exige (4) uma política de reforma urabana, porque as boas intenções do planejador irão chocar-se inevitàvelmente contra as arestas de uma estrutura que tem precisamente um dos seus pontos de apoio na propriedade urbana e no jôgo da usura e da especulação.

Há muito que o direito de propriedade perdeu suas características absolutas e no próprio terreno do urbanismo vem recebendo condicionamentos e limitações de tôda ordem em nome do bem comum. Nos países anglo-saxões o direito da propriedade privada não é inconciliável com os direitos da comunidade. Embora êsse direito tenha origem e características diferentes do nosso, por ter sabido oportunamente resistir às influências do Direito Romano, acreditamos que, na nossa tradição jurídica, seria possível encontrar soluções análogas. Uma delas, por exemplo, estaria na distinção entre o direito eminente e o direito de uso facultando ao Estado ou ao município o poder de intervenção sempre que os interêsses da comunidade corressem risco. É imperativo buscar uma fórmula jurídica pela qual se reconheça à comunidade urbana o direito eminente de intervenção e de adjudicação do solo urbano para uso mais conveniente dentro da sua vocação própria e das necessidades do bem comum. Sòmente a incorporação dêste princípio numa legislação adequada daria aos órgãos do estado ou do município a autoridade necessária para processar no corpo doente das nossas cidades a indispensável cirurgia que por enquanto se limita a uma plástica sem maiores conseqüências.

O instrumento mais adequado a essa política em países democráticos ainda é o impôsto. Através de um sistema de impostos será possível estabelecer um zoneamento da cidade e disciplinar a utilização do solo urbano. É evidente que êsse sistema de tributação só se tornará efetivo num regime onde não haja desvalorização do dinheiro. Numa conjuntura inflacionária a tributação se tornaria inoperante.

A tributação por si só, entretanto, não é suficiente. É preciso uma transformação radical no próprio regime de propriedade no sentido de introduzir no sistema a figura da comunidade urbana, tornando-a sujeita de direitos e dotando-a de podêres de intervenção. Só assim seria possível fugir ao dilema Estado-indivíduo, de raízes liberais e que encaminha necessàriamente à um tipo de totalitarismo ou de privilégio. A comunidade é uma realidade humana e seu reconhecimento no sistema jurídico anglo-saxão evitou a hipertrofia do Estado e o conseqüente esmagamento dos direitos individuais. Quem viveu, por exemplo, numa pequena cidade norte-americana encontra com freqüência o ente vivo e real da comunidade interferindo no problema urbano e disciplinando as relações da propriedade individual em benefício da coletividade.

A adoção de um sistema semelhante, oportuna numa época de renovação jurídica como a que estamos atravessando, evitaria que nossas cidades se transformassem em aglomerados confusos de arranha-céus e pardieiros, de zonas grã-finas e favelas, onde crescem parasitas e delinqüentes, paraiso desajustados e insubmissos.

Para a viabilidade dêsse sistema não basta uma legislação e um sistema tributário, mas um tipo nôvo de govêrno mais adequado à natureza e aos problemas das nossas metrópoles. Exigem elas cada vez mais, além dos habituais podêres, um Poder Gerencial que possa no tempo necessário resolver com a necessária presteza os grandes problemas da metrópole moderna, mobilizando os recursos necessários. Constitui extraordinária revolução na administração e no govêrno das cidades americanas a introdução do "city-manager" que administra a cidade através de comissões especializadas.

O carcomido sistema de govêrno das nossas cidades não atende às necessidades e problemas do crescimento urbano em nosso tempo. Seus vícios são os do govêrno municipal. Anacrônico, emperrado, extremamente suscetível à corrupção, leva necessàriamente à burocracia, favorece o predomínio dos grandes interêsses, entrega a cidade à plutocracia, acentuando a distinção entre privilegiados e párias urbanos. A adoção entre nós de um nôvo sistema de administração e govêrno urbano que tivesse a coragem da experiência e a ousadia da inovação traria melhores condições de vida, de trabalho e de segurança às nossas metrópoles.

Assistimos passivamente à transformação das cidades em metrópoles e aguardamos a sua evolução para a megalópole sem mover um dedo na mudança das técnicas de govêrno. Importamos equipamentos modernos e esperamos que venham resolver os problemas humanos da cidade. Essa passividade tem um preço — a renúncia a identificar as cidades com os valôres mais altos da civilização e as mais nobres criações do homem. □

Sôbre uma arquitetura de sistemas

ARMANDO DE HOLANDA — IAB - PE

"A arte que, porventura, ignore as necessidades das massas e se sinta glorificada de ser entendida por uns poucos apreciadores selecionados é uma arte que abre caminho para o rebutalho produzido pela indústria de entretenimento". (1)

O artista tem uma opção fundamental a fazer: continuar exercendo sua arte individualista e subjetiva ou voltar-se para os imensos recursos que a moderna tecnologia colocou à sua disposição para tentar restabelecer o diálogo com o público. Diálogo interrompido a partir do abstracionismo, quando o artista entrou no isolamento em que ainda hoje se debate. E, mesmo sem comunicação, não parou de insistir na validade de sua pintura, de sua escultura ou do seu desenho como meios de expressão válidos numa sociedade de massas — mesmo sendo sua obra de arte única e acessível a reduzido grupo.

No afã de buscar saída para seu impasse, o artista tem beirado o desespêro. Foi o caso da "pop-art". Decomposições de objetos industrializados — o lixo da cidade moderna — montados num conjunto desordenado: a revolta do homem contra sua socidade tecnológica (e capitalista). Nessa produção é tão difícil reconhecer alguma expressão como um manifesto sócial conseqüente. No juntar destroços, existem semelhanças com o trabalho das populações marginais do Nordeste, que os transformam em objetos utilitários. Lina Bardiz organizou há alguns anos na Bahia excelente exposição dêsses objetos (colchas de retalhos, móveis, vasilhas, candeeiros

etc.) e na ocasião chamava atenção para a "contínua e martelada presença do útil e necessário que constituem o valor dessa produção, sua poética das coisas humanas não-gratuitas, não criadas pela mera imaginação". A "pop-art" possui valor menor: o de estranha manifestação "folclórica" numa sociedade urbana e industrial (com o que foi quase forçado a concordar Restagny numa recente conferência no Brasil).

O artista ainda não aceitou a capacidade produtiva da indústria como um dos fatôres determinantes do seu trabalho, nem compreendeu a necessidade de sua presença na concepção dos bens materiais de que a sociedade necessita (2).

O Nôvo Objeto

Por fôrça da produção em série, o objeto utilitário sofreu uma radical transformação, perdendo seu antigo caráter artesanal (original e singular) para ganhar outro mais amplo, de objeto inserido num conjunto de elementos idênticos e repetidos. O valor do objeto artesanal é bastante independente do seu uso-função mas ligado à nobreza do material utilizado e às qualidades plásticas obtidas pelo artesão; o objeto industrial adquire significado pelo uso quotidiano e pode ser fàcilmente substituído por outro igual, pertencente ao mesmo conjunto.

Intérpretes mais radicais dessa transformação do objeto pela indústria, defendem uma formulação que levasse em conta também a quantidade, para se contrapor às estéticas tradicionais da qualidade do objeto em si. Para Décio Pignatari, o conceito de que a quantidade gera a qualidade, seria a possibilidade de criar uma nova qualidade por fôrça de produzir em massa. Já o inglês Reinham Banham propõe para êsses produtos uma estética "transitória, sem depender da noção abstrata e eterna de qualidade, mas sim de uma iconografia de símbolos socialmente aceitáveis e ligados ao uso e à natureza do produto".

O Edifício: Produto Industrial

O edifício também se transforma na sua passagem de produto artesanal para industrial. Nos países onde foram adotados processos mecânicos de construção, o edifício começa a ser produzido em série, em quantidades que o aproximam do nível das necessidades (sobretudo habitacionais) das comunidades. Êsses processos bastante desenvolvidos, só poderão ser intensivamente usados aqui na medida em que nossas populações conquistem o direito a habitação saudável, criando uma demanda real.

Comumente fazem-se restrições à utilização da indústria na produção de edifícios, por temor que a padronização e simplificação por ela exigidas venham criar uma paisagem arquitetônica excessivamente monótona. Sabe-se que com o aumento da produção, o objeto pode diversificar-se, e mesmo se "individuar", por meio de ricos sistemas combinatórios. "Existem certas técnicas que colocam em jôgo a combinatória para obter, por comandos de variações, a diversidade infinita do produto, apesar do caráter estritamente mecânico da execução" (3). Na combinação de um família de elementos pré-fabricados, estará a expressão de uma arquitetura industrializada; de uma arquitetura de sistemas, de múltiplas relações de seus componentes. Aliás, não é outra a idéia de Le Corbusier ao afirmar que bastariam "vinte e seis letras para se escrever as dezenas de milhares de palavras de cinqüenta línguas". Com igual número de elementos construíremos todos os sistemas de que necessitamos, sem privá-los de invenção e poesia.

Pré-Fabricação: O Passo para Hoje

A idéia de pré-fabricar a estrutura do edifício não é nova. Eram a seu modo pré-fabricadas, a estrutura da casa japonêsa (os tratados detalhavam o sistema construtivo e fixaram tôdas as opções de combinação das peças), a "gaiola" pombalina, desenvolvida depois do terremoto de Lisboa de 1755, quando se procurava uma estrutura capaz de resistir aos futuros abalos e, finalmente, o "balloon frame" da casa do oeste americano, de uma fase pré-industrial, armada por peças "standard" de madeira, fixadas por pregos.

As primeiras peças de concreto foram moldadas em 1861 pelo francês Coignet ("meu processo está para a construção assim como a imprensa para a escrita") mas só a partir do início do século é que a pré-fabricação começou a ser usada nos grandes conjuntos, enquanto no Brasil as experiências vieram pelos anos 50. Entre as obras pioneiras está a admirável Plataforma Rodoviária de Brasília, concebida por Lúcio Costa que utilizou o nôvo processo para implantar um sistema sem precedentes: o centro de articulação de uma cidade moderna. Perto dali, na Universidade, constrói-se grande edifício pré-fabricado para o Instituto Central de Ciências, de Niemeyer, com um plano aberto de imensa flexibilidade para adequar-se às futuras exigências da pesquisa e do ensino científico.

O que nos desafia é o atraso técnico, a mentalidade artesanal em todos os campos da construção e os altíssimos custos decorrentes do uso de processos primitivos. O trabalho de simplificação, racionalização e coordenação modular a fazer é imenso — pré-requisito para a adoção de qualquer processo de construção mais avançado. Como o caso dos processos de pré-fabricação das estruturas que efetivamente permitem à construção aproveitar as vantagens da padronização e do trabalho organizado, e ao edifício aproximar-se da produção industrial.

O Espaço Pesquisado

É interessante o dualismo que Giedion observa na produção arquitetônica atual: para a habitação, um trabalho de síntese de redução do edifício a alguns elementos básicos, mecânicamente combináveis dentro de ampla flexibilidade; enquanto nos edifícios monumentais uma fértil pesquisa do espaço, das formas complexas, também são aqui resolvidas por processos estritamente mecânicos.

Toma-se uma nova consciência do "específico" arquitetônico: criam-se espaços contínuos, abertos, integrais etc. O espaço está liberado.

Entre os líderes desta pesquisa está o dinamarquês Jörn Utzon, criador de uma arquitetura de sistemas, baseada na relação dos volumes e no contraponto das formas. Utzon saca a expressão arquitetônica da combinação de elementos produzidos e montados mecânicamente. Deu uma contribuição fundamental para a retomada da plasticidade do concreto, restringida pelos processos de pré-fabricação mais convencionais, com a criação de "grelhas" espaciais e geométrica — vínculo entre as formas da livre invenção e a produção mecanizada de seus componentes.

Os arquitetos de hoje estão com João Cabral, quando diz que a casa

> Seduz pelo que é dentro;
> ou será, quando se abra;
> pelo que pode ser dentro
> de suas paredes fechadas. □

REF. BIBLIOGRÁFICAS:

(1) Ernst Fischer — "A necessidade da Arte", pág. 117

(2) Allon T. Schoener — "Art Without Pedestals", in Zodiac n.º 5.

(3) Walter Benjamin, in "Oeuvres Choisies".

O aspecto social da arquitetura moderna na década de 30

(Mais que um "estilo"? Prometedores princípios não cumpridos)

CATHERINE BAUER WURSTER

Este trabalho de Catherine Bauer foi apresentado no Segundo Simpósio sôbre Arquitetura Moderna, promovido pela "Columbia University" de Nova York, em maio de 1964.

A revista "Cuadernos de Arquitectura", publicada pelo Colégio Oficial de Arquitetos da Catalunha e Baleares, em seu número 62, referente ao 4.º trimestre de 1965, dá uma notícia sôbre o Simpósio, apresentando em tradução as contribuições de George R. Collins e Catherine Bauer, informando ainda que o "Journal of the Society of Architectural Historians" dedicou o seu número de março de 1965 integralmente ao Segundo Simpósio sôbre Arquitetura Moderna da Columbia University.

A contribuição de Catherine Bauer, que a seguir transcrevemos, torna-se profundamente polêmica ao atacar o rumo tomado pelos três principais arquitetos do movimento moderno de arquitetura — Mies, Gropius e Le Corbusier — frente aos princípios que animaram êsse movimento em seu nascedouro.

M. N. B.

Em lugar da proteção dos grandes, que até então tinham sido, sempre, os promotores das inovações arquitetônicas, desta vez foi o movimento norte-europeu de planejamento da habitação e da comunidade quem proporcionou aos pioneiros teorizantes dos primeiros anos 20 a oportunidade de realizar construções importantes. Tratava-se de um campo de provas bastante adequado aos seus avançados princípios pois ambos os movimentos tinham, em grande parte, a mesma finalidade: encontrar uma solução para o melhoramento do meio ambiente humano, em um sociedade industrial moderna.

A nova arquitetura estava ligada a um par de princípios que deram à palavra **funcional** um duplo sentido: 1) a total utilização da tecnologia moderna e sua digna expressão no desenho; e 2) um enfoque científico das necessidades e costumes humanos, na programação, planificação e desenho, (nisto baseava-se a afirmativa de que era alguma coisa mais que um "estilo", afirmativa ésta ainda hoje sustentada por Giedeon, que continua indignado com Philip Jonhson e Russel Hitchcock por serem os criadores do têrmo "International Style").

Ao mesmo tempo, a cotidiana condição do "homem corrente" era tema candente no norte da Europa, em virtude da grande influência das fôrças políticas populares, particularmente na Inglaterra, na Holanda, na Escandinávia e na Alemanha pré-nazista. A crônica carência de habitações era uma das maiores preocupações, bem como a demanda de melhores escolas e outros serviços públicos. Com o advento da depressão, um grande número de obras públicas foram programadas e exigiu-se a adoção de medidas sociais para previnir o comunismo. A orientação política do movimento da habitação e do planejamento era, quanto a sua filosofia em grande parte social-democrata e, salvo na Inglaterra, era suficientemente idealista para aceitar de bom grado as inovações no projeto como um simbólico rompimento com o passado. Os princípios racionalistas e antiostentosos da nova arquitetura eram atraentes.

Durante um curto período, grande parte da arquitetura realizada cumpriu, de forma bastante considerável, os princípios de ambos os movimentos. O que vi na Europa em 1930 era tão entusiasmante que de esteta me transformei em uma reformadora da habitação. Primeiro, sem dúvida, foram as casas populares de Oud, arquiteto municipal de Rotterdan, ainda que estas não fôssem mais que casas mínimas. O **Weissenhof Siedlung** fazia época, tanto nas plantas, critérios sociais e métodos construtivos, quanto na expressão estética. Em 1930, os princípios da Bauhaus estavam sendo, mais ou menos, aplicados em milhares de habitações em tôda a Alemanha. Martin Wagner, como Stadbaurat de Berlim e representante político dos sindicatos, deu a Gropius e a outros arquitetos pioneiros do movimento a possibilidade de projetar alguns amplos conjuntos de moradias, notadamente Siemensstadt. O programa de maior envergadura e mais importante, em escala de cidade, de Ernest May em Frankfurt incluia um nôvo sistema de construção, tôda a espécie de inovações no planejamento e instalações públicas, além de um equipamento para cozinhas especialmente desenhado e que era produzido em série e vendido empacotado. As plantas das habitações eram cuidadosamente estudadas para os diversos usos sociais: anciães, mulheres solteiras, famílias de diferentes níveis de renda econômica, etc... Em tôda a parte, a investigação técnica, econômica e social avançava, incluindo os engenhosos estudos de Alexender Klein sôbre projetos para a casa mínima, baseados na análise das funções da família e das circulações domésticas. O CIAM publicou **Die Wohnung für das Existenzminimum (1930) e Rationelle Bebauungsweisen (1931)** apresentando respectivamente os últimos projetos de habitações e sua implantação em muitas cidades e países na mesma escala e com dados descritivos comparativos.

Nem os critérios, nem os meios estavam ainda maduros nestas inovações, porém parecia ter-se aberto um nôvo caminho completo, tanto na intenção quanto no método, que podia garantir um firme melhoramento na tradição urbana, através da aplicação de conhecimentos cada vez maiores. No entanto, desde então, abriguei algumas dúvidas. Aqui e ali notava-se um certo dogmatismo, como se as experiências houvessem coalhado demasiadamente rápido; notava-se um certo desvio para um simbolismo tecnocrata. Numa sessão do CIAM em Frankfurt, creio que em 1930, foi possível apreciar uma impressionante demonstração de um nôvo pensamento social e técnico em tôda a cidade, na qual abundava uma construção experimental sincera. Justamente então, Ernest May e seus companheiros arquitetos, decidiram que haviam chegado ao traçado perfeito, à solução última, universal. Tratava-se do traçado rigidamente geométrico do **Zeilenbau**, exclusivamente montado sôbre um mesquinho sistema de orientação solar. Com êste fundamento dogmático, o grupo de Ernest May, dirigiu-se logo após à Rússia, o que contribuiu, sem dúvida, para seu fracasso, que foi agravado por sua inabilidade em cooperar com a retrógrada indústria de construção ali existente. Seu fracasso contribuiu, por outro lado, à total reação russa contra a arquitetura moderna e a favor de Roma e de Napoleão.

Tanto a produção verbal como a tridimensional dessa época tiveram uma enorme influência através de vias as mais diferentes, amiúde muito afastadas dos princípios originais. Talvez a Bauhaus tenha tido sua mais benéfica e direta conseqüência no campo cultural e no desenho de simples objetos produzidos em série (incluindo sua publicidade e embalagem). Creio que

todo mundo concordará com que o nível geral do desenho industrial melhorou, apesar das exigências estilísticas de nossa economia.

Na arquitetura e no urbanismo, no entanto, os resultados foram muito "ambíguos", para utilizar o adjetivo de Douglas Haskell. As "receitas" foram copiadas em todo o mundo, geralmente desvinculadas do contexto local. O máximo de superfícies envidraçadas, por exemplo, poderia ser muito desejável no norte da Alemanha, porém dificilmente o seria na América do Sul ou em Chicago. As simples normas racionalistas, promulgadas em 1930 tiveram uma útil influência catártica no final da década, quando a política governamental de habitação começou a tomar forma nos Estados Unidos e demais países, porém contribuíram para o caráter institucional que agora deploramos. As utopias **arranha-céus** de Le Corbusier, Mies e Gropius exerceram uma poderosa atração sôbre muitos arquitetos, porém quando chegou na América — com o "redevelopment" e o planejamento da habitação — o momento da grande oportunidade, depois da guerra, os resultados, pode-se dizer, não se constituíram num avanço no campo da arquitetura social nem muito menos do que isso. O fato é — e é um estranho fato, se se lembra o prometido em 1930 — que qualquer progresso real dentro do desenho racional para resolver as necessidades sociais e cívicas, durante os últimos 30 anos, foi muito pouco influenciado pelos representantes dos princípios da Bauhaus ou pelos famosos dirigentes do CIAM.

O maior êxito relativo à moderna planificação urbana se deu provàvelmente na Escandinávia com um certo número de grandes personalidades regionais bastante independentes dentro do campo da arquitetura e do urbanismo, tais como Markelius, Aalto e Rasmussen. A Holanda pode ser comparada, aproximadamente à Escandinávia, se bem que se deva assinalar què Van Eesteren, urbanista oficial de Amsterdam, durante muitos anos foi um ativo co-fundador do CIAM. Na Inglaterra, nasceu a velha idéia da Cidade-Jardim — um anátema para a maioria dos internacionalistas — que produziu o movimento das **New-Towns**, movimento que ganhou impulso em tôda a parte desde o fim da guerra, e, recentemente, inclusive nos Estados Unidos. O mesmo pode ser dito da idéia do **cinturão-verde**, e naturalmente do **superbloco**; o princípio da separação do tráfego no planejamento da unidade de vizinhança foi inventado por Unwin e aperfeiçoado por Clarence Stein no plano Radburn, muito antes de ter sido adotado pela Bauhaus. Frank Lloyd Wrigth inaugurou a **planta livre** e antecipou também a "Cidade que desaparece". Porém, foi originàriamente na Califórnia do Norte — bastante longe, tanto do CIAM, como de Wrigth — onde as formas desenvolvidas primeiro nos anos 30, encaixaram dentro de uma sociedade simples, amante do ar livre, de vida familiar, automotiva, em casas, escolas, centros comerciais e fábricas. Da mesma forma, a "ciência", não obstante a aplicação de métodos sistemáticos de investigação e tecnologia moderna aos problemas sociais e cívicos, não recebeu grande impulso, em nenhum país, por parte dos arquitetos, fôssem quais fôssem seus princípios sociais ou estéticos, e por muito que falassem a respeito de sua necessidade, sòmente os engenheiros de transportes, e agora os planejadores, que, em sua grande maioria nunca tinham ouvido falar em Bauhaus, lançaram-se sèriamente por êste caminho.

Enquanto isso, os três líderes primeiros, que chegaram a se converter nos mais famosos e influentes mestres do mundo arquitetônico — Le Corbusier, Mies e Gropius — já nada mais acrescentaram, em meu entender, à solução racional dos problemas sociais ou funcionais, nem tampouco ao progresso técnico, o mesmo podendo dizer-se da maioria de seus discípulos diretos. Não é preciso, aqui, aportar as diversas direções por êles tomadas — porém as diferenças se deram tôdas dentro do campo da expressão artística. Mostram a mesma indiferença ante o progresso das soluções práticas no meio ambiente urbano e regional.

Quase todo o mundo poderia concordar com Douglas Haskell quando diz que "daquela grande revoada só permaneceu a forma". Poucos (com exceção de Giedeon) ainda defenderiam, agora, que o que se passou foi mais que um estilo, ou melhor, muitíssimos estilos. Muitos esqueceram — ou nunca o souberam — que a arquitetura moderna, em sua origem, estava orientada sobretudo para um melhoramento social e cívico.

Entretanto, ainda pode-se dar, — e creio que vocês estarão de acôrdo comigo, — um melhoramento na qualidade funcional do meio ambiente humano... inclusive dentro de uma sociedade opulenta. Na realidade, muitos de nossos urgentes problemas são o **resultado** da opulência. Portanto, por que os pioneiros — e aquêles que foram particularmente influenciados por êles — abandonaram a partida após um arranco tão prometedor? Várias teorias pode-se ter sôbre êste ponto. A seguir apresento algumas opiniões pessoais.

Houve, creio, duas causas. Em primeiro lugar, a época nazista e a Segunda Guerra Mundial constituíram um grande rompimento. As circunstâncias do pós-guerra foram completamente diferentes, e a ideologia primitiva já não se mostrava sempre adequada. Os princípios revolucionários dentro do desenho cristalizaram-se em "receitas" estilísticas. Também, e isto talvez encerre uma importância decisiva, o enfoque racional foi em grande parte abandonado. Os três mestres que haviam abraçado a "ciência", voltaram de nôvo ao papel de "prima donna", pouco se preocupando com a aplicação da tecnologia avançada e da ciência social ao meio ambiente humano.

Quanto ao fato da mudança de circunstâncias, devemos recordar que a década de 30 foi uma época muito mesquinha. A crise econômica internacional criou uma espécie de depressão no pensamento. Não se esperava que se produzisse nunca mais uma alta econômica, e a única esperança era uma organização mais racional dos limitados recursos disponíveis. Tôda uma série de princípios, adotados pelos pioneiros para interpretar a cultura da era da máquina em têrmos de arquitetura e urbanismo, — a "ética da máquina" — mostraram ser essencialmente falazes.

Um dêsses princípios foi, desde logo, o conceito de "Existenzminimum". Na década de 30, sem dúvida, importantes e positivos e positivas contribuições foram dadas ao campo das normas mínimas. Porém, tôdas elas estavam dentro de um nível extraordinàriamente modesto. Aquela super-simplificação espartana estava bem patente em nossa própria Lei de Habitação de 1937 (da qual fui um dos redatores) cuja finalidade era: "casas decentes, saudáveis e higiênicas". Esta finalidade era também o ideal fundamental (talvez se devesse ajuntar "ensolada") expresso na maioria dos projetos de habitações alemãs pré-nazistas, e que influenciaram grandemente a produção americana posterior.

Os aspectos sociais da construção de moradias no pós-guerra se revelaram, no entanto, bem menos simples. Pode-se dizer isto inclusive quando nos referimos às pessoas mais humildes, que em muitos locais da Europa e dos Estados Unidos ainda não chegaram a alcançar os estandares mínimos; quanto a florescente classe média, é óbvio que os gostos e as ambições relativos a moradia muito se afastaram daqueles "decente, saudável e higiênica". O que a moderna tecnologia trouxe foi o aumento da produtividade, o aumento da renda e dos índices de natalidade, o crescimento da instabilidade, a criação de novas necessidades e a complicação, em grande escala, de tôdas as conseqüências envolvidas pela constru-

ção de habitações e o planejamento das cidades. Porém, em vez de pesquisar sèriamente sôbre êstes novos problemas, extraordinàriamente interessantes, a fim de elaborar novos critérios racionais, os pioneiros de então se aferraram aos velhos princípios, convertendo-os em um estilo doutrinário. Na realidade, isto começou a acontecer muito cedo.

Em 1932, pouco antes de Mendelsohn abandonar a Alemanha, fui ver sua famosa casa bela e cara sôbre o Wannsee, na qual tentava demonstrar que era um tecnocrata tão puro quanto qualquer outro. Pela primeira vez, vi uma parede inteira de cristal descer até o solo ao se apertar um botão, e fiquei deslumbrada. Levou-me a seu estúdio, disposto de tal forma que podia ter um pouco de independência quando o desejasse. Mostrou-me, com o dedo, orgulhosamente, uma cama "Murphy" importada dos Estados Unidos e disse: "Existenzminimum". Outro exemplo, posterior, é dado pela casa que Vincent Scully apresentou (creio que, na realidade, a casa é mais de Gropius do que de Breuer). A casa tem uma das entradas mais mesquinhas que jamais tive oportunidade de ver em qualquer casa. (Devo dizer que nenhuma casa de meu marido, ou de nenhum arquiteto da Bay Region nunca foi tão pouco acolhedora). A porta de entrada abre sôbre um estreito patamar, e a pessoa se encontra frente a frente com escadas "abertas" que vão para cima e para baixo, sem que tenhamos a menor indicação a respeito de qual delas se deve tomar. Naturalmente, Mies com a teoria total do "menos é mais", reflete, em grande parte, esta ideologia nascida da depressão.

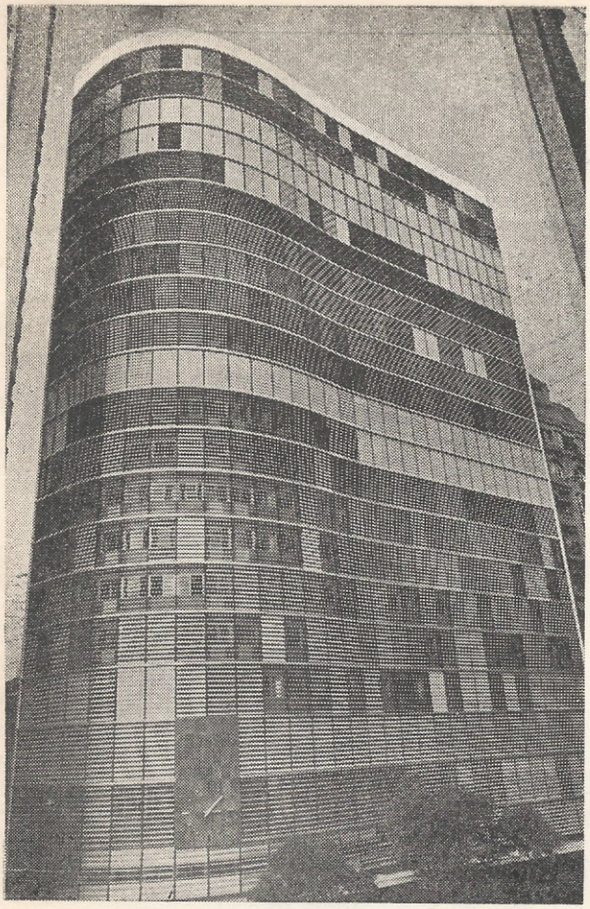
O segundo engano está estreitamente ligado ao primeiro: a estandartização no desenho como expressão necessária e desejável da era da máquina. Os primeiros projetos de casas foram muito mais estandartizados do que a tecnologia da construção exigia, e os puristas continuam aplicando, ainda hoje, êste princípio. Porém, as tendências atuais correm em direção oposta. Dado que a economia produz mais riqueza, mais tempo livre, e mais educação, proporciona principalmente a oportunidade de tornar acessível a todo mundo uma gama maior de objetos a escolher. Muitos produtos são estandartizados, naturalmente, mais existe um desejo efetivo de individualidade e de variedade muito maior do que se poderia ter imaginado nos Estados Unidos ou na Alemanha, na década de 30. Somos, agora, suficientemente ricos para poder comprar obras de artesanato e elas nos agradam por não serem produzidas em série. De volta da Índia, cheguei à conclusão de que, mais cedo ou mais tarde, tudo quanto tivesse sido feito pela mão do homem estaria nos Estados Unidos e tudo o que fôsse feio, produzido em série, estaria na Índia. Sem dúvida, Frank Lloyd Wright sempre pensou assim e Le Corbusier o reconheceu cedo. Nunca perceberam, no entanto, que ao tornarmo-nos mais sofisticados, passaríamos também a interessar-nos mais pela história, também como pela distinção e pela riqueza. Atualmente, o grande problema nas cidades é o de como preservar o passado e como conjugar os novos edifícios com os antigos, já que não se quer destruí-los inteiramente para ser **ganzmoderne**.

O terceiro engano foi o coletivismo. Naquela época, esquecendo-se as idéias políticas de cada um, parecia inevitável a quase tôda a pessoa sofisticada que da moderna técnica deveriam derivar-se formas coletivas de viver. Absolutamente ninguém poderia imaginar que, começando pelos Estados Unidos, iríamos utilizar a tecnologia principalmente para aumentar a independência individual e familiar. Presumia-se, de um modo ou de outro, que a utopia significaria boas comidas produzidas em série, em grandes conjuntos de apartamentos, nos quais todos os serviços nos seriam assegurados. A mãe não teria mais que lavar e cozinhar. Porém é evidente, com razão ou sem ela, que colocamos a técnica a serviço de propósitos exatamente opostos. Servimo-nos dela para, ao contrário, obter aparelhos que nos fazem a nós mesmos, mais livres e mais auto-suficientes em casa. Utilizamo-la para produzir em série fileiras de casas unifamiliares e sobretudo automóveis, o que quer dizer automobilidade. Escolhemos o individualismo em vez do coletivismo. Quando Mies e Gropius chegaram aos Estados Unidos tiveram pouca consideração quanto a êsses fatos, se bem que Gropius tivesse tentado compreendê-los. Estiveram sempre interessados, antes de tudo, na construção em altura como fórmula verdadeiramente "moderna". Le Corbusier, que sempre imaginou cidades de "arranha-céus", proporcionou o modêlo básico para a habitação coletiva mínima com seus apartamentos de Marselha.

Em vez do racionalismo, a influência dêstes grandes arquitetos fomentou o simbolismo tecnocrático de várias formas e maneiras. A máquina é Deus, o símbolo do poder, a esperança e o progresso humano; portanto há de ser glorificada em tôda arquitetura. Porém, o que a máquina fêz naturalmente foi criar novos e grandes problemas que nos destruirão a menos que possamos fazer avançar a ciência social a tempo de contê-los (desde o armamento atômico até as relações raciais e o tráfego). Nossa imaginação social, nossa ciência social e nossos políticos não estudaram, porém, a fundo, as possibilidades e os perigos da tecnologia. O estímulo proveniente da "ética da máquina" parece tão fora de moda como no Renascimento, o estímulo dos valôres estéticos da antiga Grécia e Roma. Porém, por que não se adaptaram nem se apuraram os princípios fundamentais modernos do duplo funcionalismo?

O enfoque racional foi abandonado porque teria exigido mentalidades abertas e uma forma real de colaboração e de trabalho em equipe: arquitetos trabalhando com engenheiros e sociólogos, tentando continuamente encontrar melhores soluções, levando a cabo novas experiências e comprovando-as, colaborando com o mundo dos negócios e com o govêrno para estimular a pesquisa, a experimentação e o melhoramento. Isto foi exatamente o que não ocorreu dentro da linha principal do modernismo "International Style". O que sucedeu foi que os famosos inovadores voltaram ao antigo papel de "prima donna": "papai sabe tôdas as respostas"; a expressão estética pessoal é o melhor, inclusive se não consegue fazer funcionar corretamente ou melhorar o panorama urbano. Ouvi dizer, recentemente, que o mal da Bauhaus foi que não só destruiu o sentido do passado, como não conseguiu desenvolver uma verdadeira disciplina, nem sequer na medida do que o fêz a "Beaux Arts". Certamente, houve muito menos interêsse quanto ao desenho urbano.

O êxito dos três "International Style" e de seus discípulos foi sem dúvida enorme. Tiveram, irônicamente, um êxito especial na construção de monumentos para uma sociedade opulenta — monumentos que são comparativamente originais, algumas vêzes belos em si mesmos, amiúde interessantes esculturalmente, muito caros e que raramente trazem melhores soluções funcionais. As velhas "etiquêtas" tecnocratas, inclusive, estão desaparecendo, no afã pela riqueza e a originalidade visual. Quando muito, êstes homens aumentaram nossa capacidade para uma arquitetura monumental, e nisto Le Corbusier foi extremamente importante. Porém, creio que trouxeram pouco ou nada ao desenho urbano ou ao vernáculo comum, tanto do ponto de vista estético como do social ou do técnico. Nestes campos estão acontecendo coisas, porém trata-se, por um lado, de uma reação contra os dogmas de "prima donna" e, por outro, são provocadas por arquitetos e urbanistas que nunca foram muito influenciados por êles. □



Fachada

Edifício do Banco Comércio e Indústria de Minas Gerais

Rio de Janeiro - Guanabara

Arquiteto:
RAUL DE LAGOS CIRNE

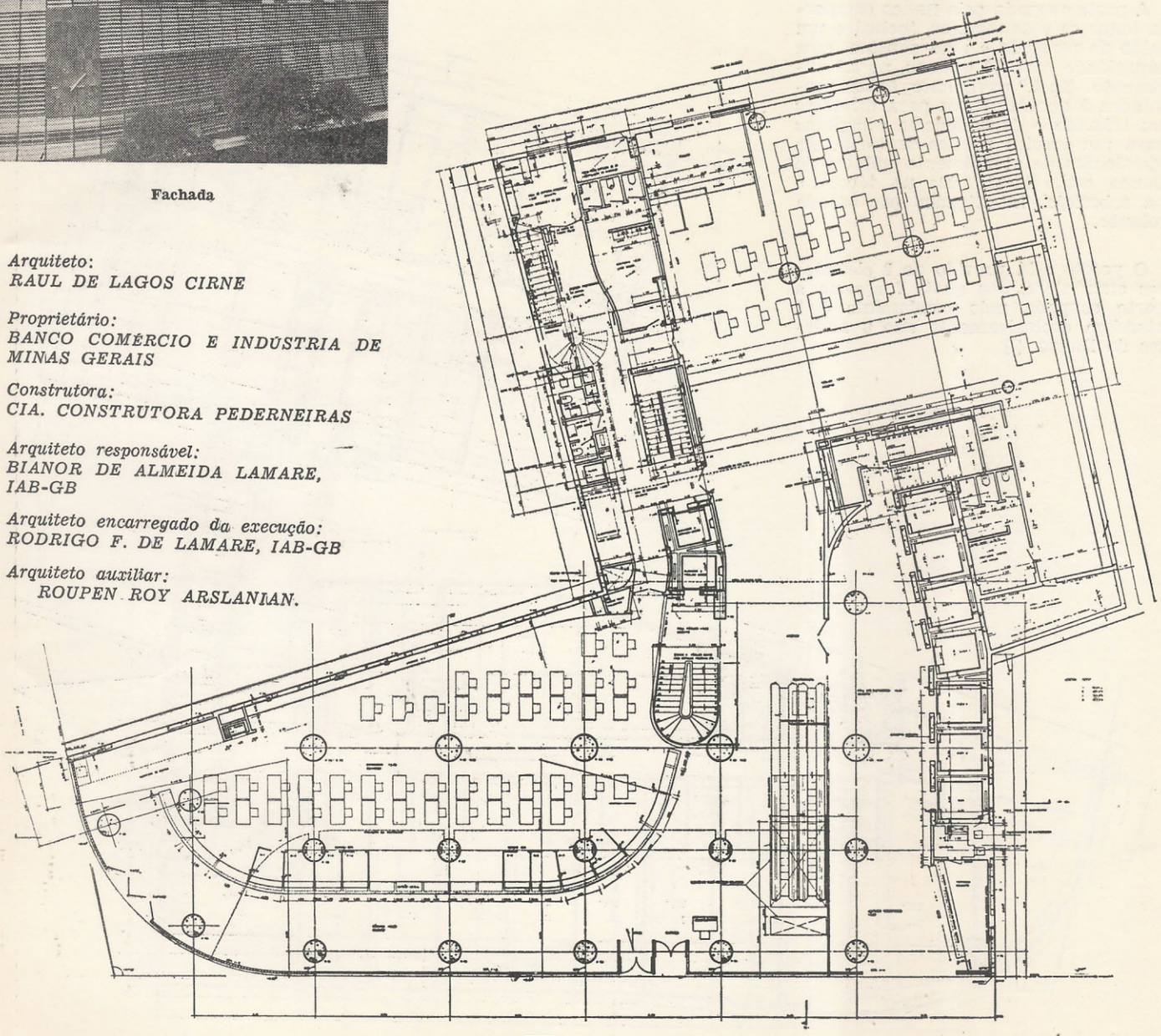
Proprietário:
BANCO COMÉRCIO E INDÚSTRIA DE MINAS GERAIS

Construtora:
CIA. CONSTRUTORA PEDERNEIRAS

Arquiteto responsável:
BIANOR DE ALMEIDA LAMARE, IAB-GB

Arquiteto encarregado da execução:
RODRIGO F. DE LAMARE, IAB-GB

Arquiteto auxiliar:
ROUPEN ROY ARSLANIAN.



Térreo

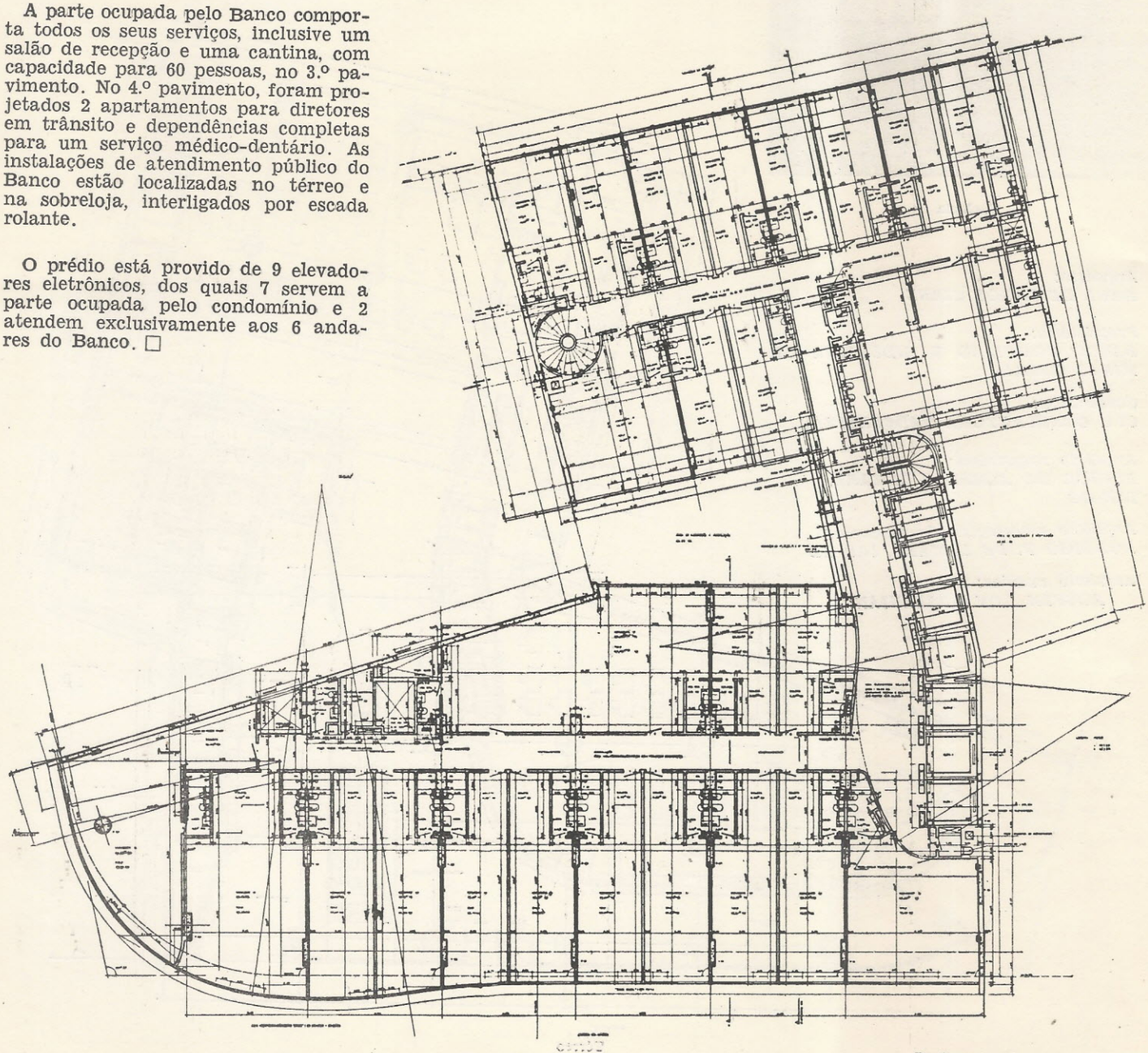
O prédio do Banco Comércio e Indústria de Minas Gerais está situado na esquina da avenida Rio Branco com a rua do Ouvidor, no local onde se erguia o antigo edifício do "Jornal do Comércio", em terreno com área de 1.500m².

O Banco ocupa o subsolo, o térreo, a sobreloja e os 2.º, 3.º e 4.º pavimentos; do 5.º ao 22.º pavimento, o prédio pertence a um condomínio e está dividido em salas comerciais, cujas áreas variam entre 23m² e 98m².

O prédio compõe-se de 2 blocos, um voltado para a avenida Rio Branco e rua do Ouvidor, com 23 pavimentos; e outro, com frente para a travessa do Ouvidor, com 8 pavimentos, gabarito máximo permitido nessa artéria.

A parte ocupada pelo Banco comporta todos os seus serviços, inclusive um salão de recepção e uma cantina, com capacidade para 60 pessoas, no 3.º pavimento. No 4.º pavimento, foram projetados 2 apartamentos para diretores em trânsito e dependências completas para um serviço médico-dentário. As instalações de atendimento público do Banco estão localizadas no térreo e na sobreloja, interligados por escada rolante.

O prédio está provido de 9 elevadores eletrônicos, dos quais 7 servem a parte ocupada pelo condomínio e 2 atendem exclusivamente aos 6 andares do Banco. □



Pavimento tipo

Diálogo

Fundação Especial de Saúde Pública

Estimaria ser incluído no rol dos que recebem exemplares dessa importante publicação, com as mesmas regalias de que gozam meus colegas engenheiros. Se possível, gostaria de receber também exemplares atrasados.

Presentemente, exerço atividade profissional junto à Fundação Serviço Especial de Saúde Pública — engenharia Sanitária, já tendo tido a oportunidade de valer-me de subsídios da revista ARQUITETURA.

Eng.º Stênio Domingues da Silva Júnior
Fundação Serviço Especial de Saúde Pública - Engenharia Sanitária
Avenida Francisco Sá, 1.873 — Caixa Postal 732 — Fortaleza - CE

Faculdade de Arquitetura e Urbanismo — USP

Recebendo a Biblioteca da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo a revista ARQUITETURA desde o n.º 1, vimos consultá-los sôbre a possibilidade de ser enviado o n.º 44, fevereiro de 1966, para completar nossa coleção.

Eunice R. Ribeiro Costa
Bibliotecária Chefe, subst.ª
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo — Caixa Postal, 3225
São Paulo - SP

Comunicamos ao engenheiro Stênio Domingues e à Biblioteca da FAU que providenciamos o atendimento de suas solicitações.

Mudanças de enderêço em São Paulo

Participo meu nôvo enderêço, para onde deverá ser remetida a partir dessa data, a magnífica revista ARQUITETURA.

Arquiteto Jair R. Peixoto Laguna
Rua Libero Badaró, 153 - 22.º and.
São Paulo - SP

Informamos ao colega JRPL que a mudança de seu enderêço deve ser comunicada ao IAB-SP, a quem está afeta, em São Paulo, a distribuição, a arquitetos, da revista ARQUITETURA.

Centrais Elétricas Fluminenses

Vimos manifestar o nosso interêsse em receber sistemàticamente a revista ARQUITETURA, dessa entidade. Na oportunidade, solicitamos também que nos sejam remetidos os números atrasados.

Engenheiro Delso Freitas
Assistente Dir. Superintendente
Rua 15 de Novembro, 92
Niterói — RJ

Incluímos seu nome em nosso arquivo, quanto aos números anteriores informamos que dispomos de muito poucos.

Dominicanos

Tendo conhecido alguns números da revista ARQUITETURA, publicada pelo IAB, despertou-se o nosso interêsse em acompanhá-la com continuidade, diante dos problemas humanos e técnicos por ela colocados e pesquisados.

Nosso convento tem dentre outros, o objetivo cultural, pelo que esperamos estar dentro do campo de pessoas e instituições beneficiadas por essa publicação do IAB.

Pedimos assim o favor de nos inscrever entre aquêles que são brindados com a assinatura da revista, se assim fôr julgado possível pelos senhores.

Frei João Crisóstomo
Convento Dominicano
Rua do Ouro, 1900 (Serra)
Caixa Postal, 394
Belo Horizonte - MG

Informamos a Frei João Crisóstomo que incluímos o Convento dos Dominicanos de Belo Horizonte em nosso arquivo, com grande satisfação. □

ANUNCIEM EM

ARQUITETURA

O ÓRGÃO OFICIAL DOS ARQUITETOS BRASILEIROS

Destaque

VIAGEM DA DELEGAÇÃO DO IAB AO IX CONGRESSO MUNDIAL DE ARQUITETOS — JUNHO E JULHO DE 1967

O Presidente Fábio Penteado designou uma Comissão Especial para a viagem e alojamento da Delegação do IAB ao IX Congresso Mundial de Arquitetos. A Comissão distribuiu aos participantes do VI Congresso Brasileiro de Arquitetos e a tôdas as unidades federadas do IAB, junto com as fichas de inscrição, um comunicado impresso, prometendo, dentro em breve, dar maiores esclarecimentos sôbre o problema da hospedagem e as possibilidades de financiamento.

A Cia. Wagons Lits Cook, incumbida no exterior, do problema de hospedagem para os Congressistas, apresentou um custo exagerado e condições como de incluir, na estada, pensão completa no hotel o que não atenderia ao desejo da maioria dos participantes. A Secretaria Geral do IAB e o Vice-Presidente da UIA, oficiaram, diretamente, à Secão Nacional organizadora do IX Congresso, solicitando informações sôbre hospedagem, ressalvando que os preços apresentados pela Wagons Lits Cook, impossibilitariam, talvez, a participação do IAB na escala desejada.

É preciso ressalvar que quanto ao prazo entre dois fretamentos, foi levado em consideração o alto custo (mesmo com abatimento), de uma passagem à Europa, para que ela fôsse utilizada, apenas, para o comparecimento a um Congresso. Por êsse motivo, atendendo à maioria das opiniões colhidas, fixou-se um prazo entre 1 fretamento e outro de 50 a 55 dias.

Posteriormente, a Secretaria foi consultada sôbre a possibilidade de colocar no plano a volta em aberto, pois, alguns dos inscritos não poderiam se ausentar por mais de 30 dias e muitos dos interessados desejariam ampliar a sua estada no exterior. Em vista disso o IAB pediu a Air France que estudasse, também, êsse plano, o qual será, adiante, exposto.

Os Arquitetos Luiz Carlos Antony, IAB-GB e Fernando Pereira da Cunha, IAB-GB obtiveram da Agência Fonseca Bethlem, uma proposta de viagem com 3 tipos de *tours* organizados.

A — *Viagem com fretamento de ida e volta* — (Transportadora Air France).

Êsse tipo de viagem só poderá ser efetivado com um número fixo de 142 participantes.

Até o presente momento, com 62 fichas de inscrições já recebidas, o número é de 107 participantes, o que poderia assegurar, pràticamente, o fretamento, tendo em vista a procura e os pedidos de informações.

Mais da metade dos inscritos já fêz sentir que a volta em aberto, ficando para cada um que decida, individualmente, a data de seu regresso, lhes seria mais favorável.

A ficha de inscrição, em nota, chama a atenção de todos os interessados para o fato de que, caso desistissem de usar o fretamento de volta, teriam que pagar a tarifa integral Paris/Rio, US$ 410.00, com a perda do seu pagamento para o fretamento e sem direito a qualquer financiamento, por tratar-se de aquisição feita no exterior. Os inscritos que desejarem in-

O impermeabilizante de confiança mais usado no Brasil

Outros produtos de nossa fabricação:

Neutrol 45
Tinta betuminosa

Carbolástico
Mástique asfáltico

FIXOTAC
Cola para tacos

GARANTIA DE

OTTO BAUMGART
INDÚSTRIA E COMÉRCIO S/A.

AV. PRESTES MAIA, 356 - FONES: (PABX) 32-7280 - 35-2426 - 36-4425 - 37-9347
CAIXA POSTAL, 3492 - ENDEREÇO TELEGRÁFICO "BAUMGART" - SÃO PAULO

VEDACIT ®
Indústria brasileira

sistir nessa opção devem comunicar por escrito, dentro do mais breve prazo possível, sua decisão.

Tratando-se de fretamento, os US$ 510.00, deverão ser pagos antecipadamente, em 8 prestações mensais de US$ 63.75. Se no entanto não fôr atingido o número de 142 interessados, não poderá ser efetivado êsse tipo de opção, porque o custo real, com tôdas as deduções, foi dividido em parcelas iguais, referentes aos 142 lugares, sem qualquer ágio ou lucro para o IAB.

B — *Viagem com fretamento na ida e volta em aberto* — (transportadora Air France).

Visando ainda o barateamento do custo das passagens, nessa segunda solução foram consideradas a ida em avião fretado e a volta em aberto, que poderá ser utilizada dentro do prazo de 1 ano, da data de expedição do bilhete, sendo previstos dois tipos de percurso:

I — RIO/PRAGA/RIO;
II — RIO/PRAGA e PARIS/RIO.

Dada a diferença de preços entre I e II, aconselhamos a opção pelo I, que confere maiores vantagens.

Além da validez da passagem para 1 ano, os bilhetes poderão ter o seguinte desdobramento, sem qualquer ônus suplementar:

I — RIO/PRAGA/RIO — na volta em aberto, isto é, no trecho Praga/Rio, o bilhete poderá ser desdobrado para o trajeto Praga / Frankfurt / Dusseldorf / Paris / Zurich / Genebra / Milão / Roma / Nice / Barcelona / Madrid / Rio, de acôrdo com o interêsse de cada um, podendo regressar dentro do prazo de 1 ano.

II — Rio/Praga e Paris/Rio, na volta em aberto, isto é, no trecho Paris/Rio, o bilhete poderá ser desdobrado para o trajeto Paris / Zurich / Genebra / Milão / Roma / Nice / Barcelona / Madrid / Rio, de acôrdo com o interêsse de cada um, podendo regressar dentro do prazo de 1 ano.

O preço normal da passagem Rio/Praga/Rio, com financiamento de 70% em 6 meses, seria de US$ 898.00, em classe econômica, incluídos os juros de financiamento. Apenas, para comparação informamos que o custo de uma passagem Rio/Paris/Rio, em classe econômica, que custa US$ 779.00, com financiamento em 6 meses, custaria US$ 836.00.

Para êsse tipo de viagem serão as seguintes as condições:

I — RIO/PRAGA/RIO — 8 (oito) prestações antecipadas no valor de US$ 49.60 e 10 (dez) prestações de julho de 1967 a abril de 1968, no valor de US$ 34.10.

II — RIO/PRAGA/ e PARIS/RIO — 8 (oito) prestações antecipadas de US$ 48.40 e 10 (dez) prestacões de julho de 1967 a abril de 1968 de US$ 31.60.

NOTA — Nesses preços foram considerados:

a) no pagamento antecipado incluiu-se o pagamento do fretamento e 30% da volta financiada, de acôrdo com o Regulamento da IATA.

b) no pagamento de 10 meses estão incluídos os juros e despesas contratuais.

c) todos os pagamentos deverão ser efetuados em cruzeiros, ao câmbio oficial do dia.

d) por ocasião do último pagamento, o câmbio oficial do dia será aquêle da conversão em cruzeiros, do saldo devedor, financiado em 10 meses.

Para cada arquiteto participante, o IAB providenciou — embora a volta não seja efetivada em fretamento — a emissão de um "XO" (ordem de crédito) para um excesso de bagagem de 5 kg que só poderá ser utilizado nessa viagem, correspondente a uma bonificação de cêrca de US$ 40.00, concedida pelo IAB.

Além dêsse financiamento para passagem de volta, conseguiu o IAB o financiamento bancário de 1.500.000 (hum milhão e quinhentos mil cruzeiros), para cada arquiteto participante de um dos tipos de viagem do presente item B, também pago em 10 meses, com juros bancários, e, que serão estudados no item referente a depósitos e crediários.

Na ficha de inscrição para as opções do item B, os candidatos a viagem poderão assinalar outros roteiros de volta, inclusive a volta pelos Estados Unidos, também financiáveis, sôbre 70% (dessa volta), em 10 meses.

Todos os candidatos que desejarem êsse tipo de opção deverão preencher os novos formulários em 3 vias, e assinar se desejam o financiamento bancário suplementar para despesas pessoais na Europa de 1,5 milhão de cruzeiros, preenchendo 4 vias do formulário de crédito.

C — *Depósitos e créditos referentes aos itens A e B.*

Os depósitos deverão ser efetuados, mensalmente, a partir da 1.ª quinzena de novembro, no valor de US$ 63.75, os referentes à opção A; e os referentes ao fretamento e aos 30% da passagem de volta das opções B.I. e B.II. respectivamente, de US$ 49.60 e US$ 48.40, deverão ser efetuados nas Agências do Banco Francês e Italiano para a América do Sul S.A., em conta da "Air France - Delegação ao IX Congresso Mundial de Arquitetos". Os que se inscreverem depois dessa data, no ato do 1.º pagamento, deverão atualizar as prestações devidas.

No caso de desistência até o dia 25 de maio de 1967, a devolução será integral, excetuando-se a quota da inscrição de US$ 15.00, computada para as despesas do IAB, com a divulgação da viagem.

Em caso de cancelamento a partir de 26 de maio, portanto, a menos de 30 dias do embarque, o candidato à viagem pagará uma multa de 30% sôbre o valor da passagem, sendo reembolsado no seu saldo.

Os candidatos ao financiamento de 70% da passagem de volta prevista nos itens B I e B II, deverão preencher 4 vias do formulário de crédito. Os pagamentos a serem efetuados a partir de julho de 1967 a abril de 1968, referentes a 10 prestações dêsse financiamento, deverão ser efetuados nas mesmas agências dos depósitos.

A Comissão conseguiu um financiamento de 1,5 milhão de cruzeiros para cada participante, também, pagáveis em 10 meses, com juros bancários.

A operação foi feita por intermédio da filial do Rio de Janeiro, GB, do Banco Francês e Italiano para a América do Sul S.A., os candidatos residentes em cidades que não tenham agência do referido banco deverão concretizá-la através da filial do Rio de Janeiro, pelos meios que lhes forem mais convenientes. A lista das filiais onde essas contas deverão ser operadas, é a seguinte:

1.º — Rio de Janeiro (sede da operação) — Rua Visconde de Inhaúma, 65-A Caixa Postal, 434-ZC 00 — Endereço Telegráfico SUDAMERIS.

2.º — São Paulo (matriz) — Rua 15 de Novembro, 213 - Caixa Postal, 3481.

3.º — Pôrto Alegre — Rua Sete de Setembro, 1.100 - Caixa Postal, 1903.

4.º — Curitiba — Rua Monsenhor Celso, 134.

5.º — Belo Horizonte — Avenida Amazonas, 147-151 - Caixa Postal, 2345.

6.º — Salvador — Avenida Estados Unidos, 22 - Caixa Postal, 1297.

7.º — Recife — Avenida Rio Branco, 104 - Caixa Postal, 2454.

8.º — Brasília — Avenida W3 - Q. 13 - S. C. R. - Sul - Lotes 13 e 14b, C. P. 1015.

No ato do último pagamento das prestações antecipadas, o candidato ao financiamento de 1,5 milhão de cruzeiros, receberá o valor total dêsse empréstimo.

D — *Viagem em "tours", com três modalidades — Proposta da Agência Fonseca Bethlem, mesmo tipo de avião a jato, transportadora não mencionada oficialmente.*

A Comissão procurou oferecer tôdas as modalidades para a escolha dos candidatos à viagem, facilitando, assim, o atendimento daqueles que, não havendo ainda viajado ao exterior, pudessem ter a orientação e a assistência necessárias para melhor aproveitamento da viagem.

A Agência proponente oferece as seguintes condições:

I — o Transporte aéreo em: a) avião a jato, classe econômica, com as datas em aberto e o bilhete válido por um ano; b) Percursos terrestres, realizados em autopullmans de luxo; c) "transfers" entre aeroportos e hotéis e vice-versa.

II — *Hotéis* — Acomodações em apartamentos duplos com banheiro privativo, com regime de meia pensão em hotéis de classe turista internacional, e, pensão completa durante as excursões marítimas e terrestres.

III — *Reservas* — Antecipadas para acomodações nos hotéis, bem como para os percursos aéreos, terrestres e marítimos da viagem.

IV — *Vantagens* — a) *Preços dos hotéis* — Os preços sofrem sensível redução, em função da venda por atacado. A venda por atacado não se refere sòmente ao grupo em si, refere-se também às condições excepcionais obtidas pelas Agências de Viagem, em decorrência da continuidade de transações; b) *Preços dos "transfers"* — Os transportes entre os aeroportos e os hotéis e vice-versa, quando em viagens de grupo, são realizados em ônibus prèviamente fretados o que permite um preço menor; c) *Orientação técnica* — A Agência utiliza sua experiência na organização do roteiro, levando em conta vários fatôres condicionantes do custo: seqüência das cidades visitadas de maneira a não alterar a tarifa aérea, roteiro terrestre em ônibus, etc.; d) *Guias* — Sem acréscimo no custo está incluído o serviço de guias durante a excursão. Tal serviço que é perfeitamente dispensável para alguns, é essencial para outros componentes do grupo; e) *Assistência Adicional* — Oferecida durante todo o percurso por pessoal especializado e apto a ajudar em qualquer eventual emergência.

A Agência ofereceu para cada tipo de roteiro, os seguintes preços:

a) Roteiro Europa - Sul:

		Subtotal
a.1. 8 prestações antecipadas de US$ 75.00	US$	600.00
a.2. 15 prestações financiadas após a viagem, de US$ 94.67	US$	1,420.05
Total :	US$	2,020.05

b) Roteiro Europa-Centro:

b.1. 8 prestações antecipadas de US$ 72.75	US$	582.00
b.2. 15 prestações financiadas após a viagem, de US$ 74.35	US$	1,115.25
Total :	US$	1,697.25

c) Roteiro Europa-Norte:

c.1. 8 prestações antecipadas de US$ 75.00	US$	600.00
c.2. 15 prestações financiadas após a viagem, de US$ 100.10	US$	1,501.50
Total :	US$	2,101.50

Os preços acima são válidos para vários roteiros incluindo-se os 10 dias de estada em Praga, durante a realização do Congresso para um mínimo de 30 pessoas. As importâncias serão pagas em cruzeiro, ao câmbio oficial do dia. O fechamento do câmbio, para a parte financeira, será feito na data do último pagamento antecipado, no câmbio oficial do dia. Os juros da parte financeira serão de 2%, ao mês. Cada participante pagará ao IAB a taxa de US$ 15.00, no ato do 1.º pagamento antecipado.

E — HOSPEDAGEM

Os que se inscreverem nos "roteiros" (três tours propostos), já terão incluído no roteiro a hospedagem durante o Congresso.

O financiamento obtido pelo IAB de Cr$ 1.500.000, em 10 prestações, após o regresso, para os itens A e B, visou ajudar aos participantes da Delegação, em suas despesas na Europa.

F — FINANCIAMENTOS

O IAB, obteve dois tipos de financiamento. O primeiro dêles, para os participantes inscritos nos itens A e B, no valor de Cr$ 1,5 milhão de cruzeiros, sem obrigação de compromissos terrestres, com pagamento financiado em 10 prestações após o regresso, com juros bancários e acrescido apenas das despesas de contrato. O segundo, ligado aos roteiros, com pagamento em 15 prestações após o regresso, e com os juros de 2% ao mês.

A SECRETARIA GERAL DO IAB SOLICITA

aos participantes já inscritos resposta urgente, a fim de que se possa aparelhar as Agências do Banco Francês e Italiano para a América do Sul para atender a todos os candidatos à viagem. □

• Nelson Lins de Barros

ARQUITETURA registra com pesar o falecimento de Nélson Lins de Barros ocorrido no início do mês de novembro passado. Nélson Lins de Barros foi, durante muito tempo o responsável pela seção musical da Galeria de nossa revista.

• Dia Mundial do Urbanismo em Belo Horizonte

A Escola de Arquitetura da Universidade Federal de Minas Gerais, em colaboração com a Prefeitura Municipal de Belo Horizonte e o apoio do Instituto de Arquitetos do Brasil e a Sociedade Mineira de Engenheiros, programou uma série de atividades culturais para comemorar a passagem do 17.º Dia Mundial do Urbanismo, que transcorreu a 8 de novembro passado.

O programa de comemorações incluía uma série de conferências, enfocando temas relativos ao planejamento urbano e aos problemas habitacionais brasileiros, o circuito às obras da NOVA BH/66, e sessões cinematográficas nas quais foram exibidos filmes sôbre o problema urbano em várias partes do mundo.

As comemorações tiveram início com a palavra de abertura pronunciada pelo arquiteto Henrique Mindlin, IAB-GB. O engenheiro Mário Trindade, presidente do Banco Nacional da Habitação falou sôbre o programa do BNH e sôbre os trabalhos relativos ao planejamento municipal integrado que o govêrno pensa em implantar como uma forma de enfrentar os graves problemas decorrentes do desenvolvimento urbano brasileiro. Outras duas palestras foram feitas pelos arquitetos Maurício Roberto, IAB-GB e Maurício Nogueira Batista, que debateram a posição do arquiteto frente à problemática do plejamento urbano no Brasil e a posição e luta do IAB nessa frente. As comemorações foram encerradas com palavras do Prefeito de Belo Horizonte.

A imprensa de Belo Horizonte colaborou ativamente com as comemorações programadas pela Escola de Arquitetura, tendo o "Estado de Minas" publicado um suplemento especial, que contou com colaborações assinadas pelos arquitetos Mário Berti e Romeu Thomé da Silva, professores da EAU da UFG e dos professôres Francisco Teodoro da Silva, professôres da EAU da UFG Silva, também da EAU.

As comemorações do 17.º Dia Mundial do Urbanismo foram coordenadas em Belo Horizonte por uma comissão integrada pelos arquitetos Radamés Teixeira da Silva, Martim Francisco Coelho de Andrada, Romeu Thomé da Silva e Mário Berti.

• Arquitetos alemães premiados

O Grande Prêmio 1966 da Associação de Arquitetos Alemães foi outorgado, recentemente em Berlim, ao arquiteto Mies Van der Rohe. O Prêmio Deubau, para jovens arquitetos foi conferido ao arquiteto Albert Speer, de Francfort, por ocasião da Exposição Alemã de Arquitetura "Debau" 1966.

• Assembléia Nacional do IAB

Realizou-se no início do corrente mês, no Rio de Janeiro, a Assembléia Nacional do IAB. Grande número de assuntos, dentre os quais se destacaram a reformulação das tabelas de honorários, foram discutidos e aprovados. Oportunamente maiores detalhes serão publicados por ARQUITETURA, sôbre os assuntos ventilados na Assembléia Nacional do IAB, todosos da maior importância e relevância para a classe dos arquitetos brasileiros.

• VII Congresso Brasileiro de Arquitetos

O Departamento de Minas Gerais do IAB foi encarregado de preparar o VII Congresso Brasileiro de Arquitetos que deverá realizar-se em 1968. Os colegas mineiros liderados pelo Jessé estão empenhados em, até lá, levantar a sede do IAB em Minas Gerais, seguindo o exemplo dos baianos e dos gaúchos. Em 1968, pela segunda vez, Minas Gerais hospedará os participantes do Congresso Brasileiro de Arquitetos.

• Corpo de Jurados do IAB-GB

O IAB-GB elegeu em meados de novembro o seu Corpo de Jurados para o biênio 1966/68. Quarenta arquitetos integram, agora, o Corpo de Jurados do IAB-GB.

• Notas Curtas

Os arquitetos de 1966 da Faculdade de Arquitetura da Bahia elegeram o Departamento da Bahia do IAB, para patrono da turma. ● Deverá se reunir no Rio de Janeiro no início de janeiro de 1967 a Assembléia Nacional do IAB. Inúmeros assuntos da maior importância para a classe deverão ser discutidos. ● Está em curso o concurso para o Plano Piloto do Centro Esportivo de Pôrto Alegre. A decisão do IAB-RS em permitir a inscrição dos arquitetos de outros estados nas sedes dos departamentos do IAB foi muito bem recebida. A participação nos concursos deve ser facilitada a todos e não dificultada. ● Uma das mais novas entidades do IAB é a Delegacia de Mato Grosso, o responsável por ela é o arquiteto Antônio Lúcio Ferrari. ● O Escritório Regional da OMS, na Europa organizou em novembro uma conferência para examinar as recentes mudanças ocorridas na organização de hospitais. A reunião será em Oxford, Inglaterra. ● Foi criado na Venezuela o Colégio de Arquitetos da Venezuela. A nova entidade substitui a Sociedade de Arquitetos da Venezuela e tem por presidente o arquiteto Ernesto Fuenmayor. ● O arquiteto Jiri Gocar presidente da Seção Tcheca da UIA deseja uma grande colaboração entre arquitetos e críticos de arte por ocasião da realização em Praga do IX Congresso Mundial de Críticos de Arte. ● Realizou-se em Assis, em outubro passado, um congresso sôbre o tema "O Homem e a Cidade", a organização coube a "Pro Civitate Christiana". Estêve no Rio o arquiteto Gabriel Serrano Comargo, presidente da FPAA (Federação Pan-americana de Associações de Arquitetos. O colega Serrano que viaja com o objetivo de divulgar o temário do XII Congresso Pan-americano de Arquitetos, a se realizar em Bogotá, em setembro de 1968, foi recebido no IAB-GB. ● Realizou-se em outubro passado o II Congresso Nacional de Arquitetos Mexicanos, o tema foi o mesmo da UIA: "Arquitetura e o meio ambiente".

• Necessidade de moradia na África, Ásia e América Latina

A Organização das Nações Unidas avalia em 390 milhões de unidades a necessidade de moradia na África, Ásia e América Latina, entre os anos de 1965 e 1975. Para tanto a ONU admite a necessidade de substituir as atuais moradias em um prazo de 30 anos nas regiões urbanas e de 20 anos nas zonas rurais. "Considera ainda a ONU que estas regiões requerem programas anuais de habitação capazes de produzirem de 9 a 11 unidades de moradia para cada mil habitantes".

Segundo êsses mesmos cálculos, as necessidades de moradia na América Latina, no período citado, tanto para áreas urbanas quanto rurais seriam as seguintes:

Para atender ao aumento de população	23.1 milhões
Para a reposição das moradias inadequadas existentes	14.4 milhões
Para eliminar o deficit atual	10.3 milhões

(Dados extraídos de "Situação da Habitação no Mundo e Avaliação das Necessidades de Habitação" — Nações Unidas). □

A ÚNICA FÁBRICA DE CHAPAS PLÁSTICAS ACRÍLICAS DA GUANABARA
di-arte
TÔDAS AS CÔRES E ESPESSURAS PARA PRONTA ENTREGA
FÁBRICA EM VIGÁRIO GERAL - GB
Paskin & Cia. Ltda.
Escritório e Depósito: Rua do Lavradio, 190
Telefones: 42-2160 - 42-4404 - 52-3369
Estacionamento privativo na entrada da loja

c) todos os pagamentos deverão ser efetuados em cruzeiros, ao câmbio oficial do dia.

d) por ocasião do último pagamento, o câmbio oficial do dia será aquêle da conversão em cruzeiros, do saldo devedor, financiado em 10 meses.

Para cada arquiteto participante, o IAB providenciou — embora a volta não seja efetivada em fretamento — a emissão de um "XO" (ordem de crédito) para um excesso de bagagem de 5 kg que só poderá ser utilizado nessa viagem, correspondente a uma bonificação de cêrca de US$ 40.00, concedida pelo IAB.

Além dêsse financiamento para passagem de volta, conseguiu o IAB o financiamento bancário de 1.500.000 (hum milhão e quinhentos mil cruzeiros), para cada arquiteto participante de um dos tipos de viagem do presente item B, também pago em 10 meses, com juros bancários, e, que serão estudados no item referente a depósitos e crediários.

Na ficha de inscrição para as opções do item B, os candidatos a viagem poderão assinalar outros roteiros de volta, inclusive a volta pelos Estados Unidos, também financiáveis, sôbre 70% (dessa volta), em 10 meses.

Todos os candidatos que desejarem êsse tipo de opção deverão preencher os novos formulários em 3 vias, e assinar se desejam o financiamento bancário suplementar para despesas pessoais na Europa de 1,5 milhão de cruzeiros, preenchendo 4 vias do formulário de crédito.

C — *Depósitos e créditos referentes aos itens A e B.*

Os depósitos deverão ser efetuados, mensalmente, a partir da 1.ª quinzena de novembro, no valor de US$ 63.75, os referentes à opção A; e os referentes ao fretamento e aos 30% da passagem de volta das opções B.I. e B.II. respectivamente, de US$ 49.60 e US$ 48.40, deverão ser efetuados nas Agências do Banco Francês e Italiano para a América do Sul S.A., em conta da "Air France - Delegação ao IX Congresso Mundial de Arquitetos". Os que se inscreverem depois dessa data, no ato do 1.º pagamento, deverão atualizar as prestações devidas.

No caso de desistência até o dia 25 de maio de 1967, a devolução será integral, excetuando-se a quota da inscrição de US$ 15.00, computada para as despesas do IAB, com a divulgação da viagem.

Em caso de cancelamento a partir de 26 de maio, portanto, a menos de 30 dias do embarque, o candidato à viagem pagará uma multa de 30% sôbre o valor da passagem, sendo reembolsado no seu saldo.

Os candidatos ao financiamento de 70% da passagem de volta prevista nos itens B I e B II, deverão preencher 4 vias do formulário de crédito. Os pagamentos a serem efetuados a partir de julho de 1967 a abril de 1968, referentes a 10 prestações dêsse financiamento, deverão ser efetuados nas mesmas agências dos depósitos.

A Comissão conseguiu um financiamento de 1,5 milhão de cruzeiros para cada participante, também, pagáveis em 10 meses, com juros bancários.

A operação foi feita por intermédio da filial do Rio de Janeiro, GB, do Banco Francês e Italiano para a América do Sul S.A., os candidatos residentes em cidades que não tenham agência do referido banco deverão concretizá-la através da filial do Rio de Janeiro, pelos meios que lhes forem mais convenientes. A lista das filiais onde essas contas deverão ser operadas, é a seguinte:

1.º — Rio de Janeiro (sede da operação) — Rua Visconde de Inhaúma, 65-A Caixa Postal, 434-ZC 00 — Endereço Telegráfico SUDAMERIS.

2.º — São Paulo (matriz) — Rua 15 de Novembro, 213 - Caixa Postal, 3481.

3.º — Pôrto Alegre — Rua Sete de Setembro, 1.100 - Caixa Postal, 1903.

4.º — Curitiba — Rua Monsenhor Celso, 134.

5.º — Belo Horizonte — Avenida Amazonas, 147-151 - Caixa Postal, 2345.

6.º — Salvador — Avenida Estados Unidos, 22 - Caixa Postal, 1297.

7.º — Recife — Avenida Rio Branco, 104 - Caixa Postal, 2454.

8.º — Brasília — Avenida W3 - Q. 13 - S. C. R. - Sul - Lotes 13 e 14b, C. P. 1015.

No ato do último pagamento das prestações antecipadas, o candidato ao financiamento de 1,5 milhão de cruzeiros, receberá o valor total dêsse empréstimo.

D — *Viagem em "tours", com três modalidades — Proposta da Agência Fonseca Bethlem, mesmo tipo de avião a jato, transportadora não mencionada oficialmente.*

A Comissão procurou oferecer tôdas as modalidades para a escolha dos candidatos à viagem, facilitando, assim, o atendimento daqueles que, não havendo ainda viajado ao exterior, pudessem ter a orientação e a assistência necessárias para melhor aproveitamento da viagem.

A Agência proponente oferece as seguintes condições:

I — o Transporte aéreo em: a) avião a jato, classe econômica, com as datas em aberto e o bilhete válido por um ano; b) Percursos terrestres, realizados em autopullmans de luxo; c) "transfers" entre aeroportos e hotéis e vice-versa.

II — *Hotéis* — Acomodações em apartamentos duplos com banheiro privativo, com regime de meia pensão em hotéis de classe turista internacional, e, pensão completa durante as excursões marítimas e terrestres.

III — *Reservas* — Antecipadas para acomodações nos hotéis, bem como para os percursos aéreos, terrestres e marítimos da viagem.

IV — *Vantagens* — a) *Preços dos hotéis* — Os preços sofrem sensível redução, em função da venda por atacado. A venda por atacado não se refere sòmente ao grupo em si, refere-se também às condições excepcionais obtidas pelas Agências de Viagem, em decorrência da continuidade de transações; b) *Preços dos "transfers"* — Os transportes entre os aeroportos e os hotéis e vice-versa, quando em viagens de grupo, são realizados em ônibus prèviamente fretados o que permite um preço menor; c) *Orientação técnica* — A Agência utiliza sua experiência na organização do roteiro, levando em conta vários fatôres condicionantes do custo: seqüência das cidades visitadas de maneira a não alterar a tarifa aérea, roteiro terrestre em ônibus, etc.; d) *Guias* — Sem acréscimo no custo está incluído o serviço de guias durante a excursão. Tal serviço que é perfeitamente dispensável para alguns, é essencial para outros componentes do grupo; e) *Assistência Adicional* — Oferecida durante todo o percurso por pessoal especializado e apto a ajudar em qualquer eventual emergência.

A Agência ofereceu para cada tipo de roteiro, os seguintes preços:

a) Roteiro Europa - Sul:

		Subtotal
a.1.	8 prestações antecipadas de US$ 75.00	US$ 600.00
a.2.	15 prestações financiadas após a viagem, de US$ 94.67	US$ 1,420.05
	Total :	US$ 2,020.05

b) Roteiro Europa-Centro:

b.1.	8 prestações antecipadas de US$ 72.75	US$ 582.00
b.2.	15 prestações financiadas após a viagem, de US$ 74.35	US$ 1,115.25
	Total :	US$ 1,697.25

c) Roteiro Europa-Norte:

c.1.	8 prestações antecipadas de US$ 75.00	US$ 600.00
c.2.	15 prestações financiadas após a viagem, de US$ 100.10	US$ 1,501.50
	Total :	US$ 2,101.50

Os preços acima são válidos para vários roteiros incluindo-se os 10 dias de estada em Praga, durante a realização do Congresso para um mínimo de 30 pessoas. As importâncias serão pagas em cruzeiro, ao câmbio oficial do dia. O fechamento do câmbio, para a parte financeira, será feito na data do último pagamento antecipado, no câmbio oficial do dia. Os juros da parte financeira serão de 2%, ao mês. Cada participante pagará ao IAB a taxa de US$ 15.00, no ato do 1.º pagamento antecipado.

E — HOSPEDAGEM

Os que se inscreverem nos "roteiros" (três tours propostos), já terão incluído no roteiro a hospedagem durante o Congresso.

O financiamento obtido pelo IAB de Cr$ 1.500.000, em 10 prestações, após o regresso, para os itens A e B, visou ajudar aos participantes da Delegação, em suas despesas na Europa.

F — FINANCIAMENTOS

O IAB, obteve dois tipos de financiamento. O primeiro dêles, para os participantes inscritos nos itens A e B, no valor de Cr$ 1,5 milhão de cruzeiros, sem obrigação de compromissos terrestres, com pagamento financiado em 10 prestações após o regresso, com juros bancários e acrescido apenas das despesas de contrato. O segundo, ligado aos roteiros, com pagamento em 15 prestações após o regresso, e com os juros de 2% ao mês.

A SECRETARIA GERAL DO IAB SOLICITA

aos participantes já inscritos resposta urgente, a fim de que se possa aparelhar as Agências do Banco Francês e Italiano para a América do Sul para atender a todos os candidatos à viagem. □

DF - Modificou Lei do Plano Nacional de Habitação

Lei N.º 5.049 — de 29 de junho de 1966

Introduz modificações na legislação pertinente ao Plano Nacional de Habitação.

O Presidente da República.

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1.º O art. 61 da Lei n.º 4.380, de 21 de agôsto de 1964, passa a vigorar acrescido dos seguintes parágrafos:

"§ 5.º Os contratos de que forem parte o Banco Nacional da Habitação ou entidades que integrem o Sistema Financeiro da Habitação, bem como as operações efetuadas por determinação da presente lei, poderão ser celebrados por instrumento particular, os quais poderão ser impressos, não se aplicando aos mesmos as disposições do art. 134, II, do Código Civil, atribuindo-se o caráter de escritura pública, para todos os fins de direito, aos contratos particulares firmados pelas entidades acima citadas até a data da publicação desta lei.

§ 6.º Os contratos de que trata o parágrafo anterior serão obrigatòriamente rubricados por tôdas as partes em tôdas as suas fôlhas.

§ 7.º Todos os contratos, públicos ou particulares, serão obrigatòriamente transcritos no Cartório de Registro de Imóveis competente, dentro do prazo de 15 (quinze) dias, a contar da data de sua assinatura, devendo tal obrigação figurar como cláusula contratual".

Art. 2.º ... Vetado...

Art. 3.º O art. 30 da Lei n.º 4.864, de 29 novembro de 1965, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 30. Tôdas as operações do Sistema Financeiro da Habitação, a serem realizadas por entidades estatais, paraestatais e sociedades de economia mista, em que haja participação majoritária do Poder Público, mesmo quando não integrante do Sistema Financeiro da Habitação em financiamento de construção ou de aquisição de unidades habitacionais, serão obrigatòriamente corrigidas de acôrdo com os índices e normas fixados na conformidade desta lei, revogadas as alíneas "a" e "b" do art. 6.º da Lei n.º 4.380, de 21 de agôsto de 1964.

§ 1.º Incorrerá nas penalidades previstas no Estatuto dos Funcionários Públicos Civis da União o funcionário ou autoridade que, por ação ou omissão, no exercício das funções de seu cargo, não cumprir o disposto neste artigo.

§ 2.º Os índices e critérios de correção monetária mencionados neste artigo e fixados pelo Conselho Nacional de Economia, segundo normas estabelecidas pelo Banco Nacional da Habitação, aplicam-se aos §§ 2.º e 3.º do art. 52 da Lei n.º 4.380, de 21 de agôsto de 1964.

§ 3.º ... Vetado...

Art. 4.º O art. 35 da Lei n.º 4.863, de 29 de novembro de 1965, passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo:

"§ 8.º Para os efeitos da contribuição de que trata êste artigo, considera-se emprêsa o empregador como tal definido na Consolidação das Leis do Trabalho, bem como repartições públicas, autárquicas, quaisquer outras entidades públicas ou sociedades incorporadas, administradas ou concedidas pelo Poder Público, em relação aos respectivos servidores que sejam contribuintes de Institutos de Aposentadoria e Pensões".

Art. 5.º O art. 34 da Lei n.º 4.494, de 25 de novembro de 1964, passa a vigorar com a seguinte redação, revogado o seu parágrafo único:

"Art. 34. O Banco Nacional da Habitação, por seu Conselho de Administração, fixará o prazo de resgate, os juros e demais características das Letras Imobiliárias de sua emissão".

Art. 6.º O Banco Nacional da Habitação e as autarquias bancárias, cujo regime de pessoal os filie à Consolidação das Leis do Trabalho, terão a remuneração e os salários de seus dirigentes, conselheiros e servidores, submetidos à aprovação do Conselho Monetário Nacional e seu regime de trabalho fixado pelo respectivo Conselho de Administração, não se lhes aplicando as disposições da Lei n.º 3.780, de 12 julho de 1960, e a legislação subseqüente sôbre vencimentos e vantagens dos servidores públicos civis da União.

Art. 7.º São canceladas e, conseqüentemente devem ser arquivadas pela autoridade judiciária competente, as ações de despejo movidas por Instituto de Aposentadoria e Pensões contra instituições hospitalares, de assistência social ou de ensino, desde que não motivadas por falta de pagamento do aluguel convencionado.

Art. 8.º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 9.º Ficam revogadas as disposições em contrário.

Brasília, 29 de junho de 1966; 145.º da Independência e 78.º da República.

H. Castello Branco
Octávio Bulhões
Walter Peracchi Barcellos

• GB - Reorganiza, em sistema as atividades de planejamento do Estado

Decreto "N" N.º 626 — de 22 de junho de 1966

O Governador do Estado da Guanabara, no uso das atribuições que lhe confere o inciso I do art. 30 da Constituição do Estado, e atendendo ao disposto no art. 178, da Lei número 263, de 24 de dezembro de 1962, e

Considerando que o Decreto "N" n.º 585, de 26 abril de 1966, ampliou de modo considerável as funções atribuídas à Secretaria do Govêrno como órgão central de planejamento;

Considerando que a integração do planejamento em um sistema em nada irá afetar a competência específica das Secretarias de Estado e dos demais órgãos técnicos na programação e execução de seus projetos;

Considerando que a evolução dos estudos realizados determinou uma revisão no sistema de planejamento existente, de modo a torná-lo permanente e efetivamente capaz de dirigir e orientar o planejamento integral do Estado;

Considerando que o atual Govêrno se dispõe a adotar uma sistemática de ação que possibilite instituir um Planejamento Integral do Desenvolvimento do Estado, capaz de ser atualizado e adotado pelos sucessivos Governos, como seu Plano de Ação, decreta:

Art. 1.º O "Sistema de Planejamento", instruído na estrutura administrativa do Estado pelo Decreto n.º 1.582, de 18 de março de 1963, passa a ser regulado na forma determinada pelo presente decreto.

Art. 2.º As atividades do Sistema de Planejamento serão exercidas através dos seguintes órgãos:

I — Órgão Central: a Secretaria de Estado do Govêrno, por intermédio dos órgãos que a integram, ou que venham a integrá-la, nos têrmos de uma futura reestruturação;

II — Órgão de Apoio, para o planejamento físico: o Departamento de Engenharia Urbanística da Secretaria de Obras Públicas, que para tal será reestruturado ou reorganizado;

III — Órgãos Consultivos: os Grupos de Estudo de Trabalho, criados ou a serem constituídos para assuntos específicos, com duração transitória, para assessorarem o Órgão Central de Planejamento;

IV — Órgãos Setoriais ou Locais: as Comissões Executivas de Projetos Específicos, as Divisões, os Serviços, as Seções e Subseções ou os Agentes de Planejamento, integrantes da estrutura administrativa do Estado, inclu-

sive das autarquias e companhias estaduais.

Parágrafo único. Os órgãos setoriais ou locais do sistema, qualquer que seja a sua subordinação, estão sujeitos à orientação normativa, ao contrôle técnico e à fiscalização específica da Secretaria de Govêrno.

Art. 3.º Compete à Secretaria do Govêrno, por intermédio dos órgãos que a integram:

a) a promoção de pesquisas e análises de caráter econômico, social e físico, visando à evolução harmônica do Estado e da comunidade, através da fixação de diretirzes fundamentais para a integração os programas setoriais;

b) a coordenação, a análise e, supletivamente, a elaboração de programas setoriais;

c) a proposição para o levantamento de recursos financeiros necessários à execução dos planos de ação do Govêrno;

d) as providências necessárias ao preparo e à atualização dos planos de ação do Govêrno, tendo em vista a adequada aplicação dos recursos disponíveis;

e) a promoção de estudos especiais ligados ao planejamento geral das atividades do Estado, determinados pelo Secretário de Estado do Govêrno;

f) o preparo, com a colaboração do Departamento de Programas de Ação, da Coordenação de Planos e Orçamento, da mensagem orçamentária e de relatório sôbre a situação econômica do Estado.

Parágrafo único. Os atos normativos relacionados com o sistema serão baixados pelo Secretário de Estado do Govêrno, mediante proposta do Coordenador de Planos e Orçamento.

Art. 4.º Compete ao Departamento de Engenharia Urbanística, além das suas atribuições normais como órgão da Secretaria de Obras Públicas especificadas no Decreto "N" número 609 de 12 de maio de 1966:

a) a integração dos planejamentos setoriais, visando ao estabelecimento do planejamento integral.

Art. 5.º Compete aos órgãos setoriais ou locais do sistema:

a) as pesquisas e as análises das atividades setoriais e a elaboração dos programas respectivos;

b) a pormenorização para execução dos programas incluídos nos planos do Govêrno;

c) o acompanhamento da execução dos programas;

d) a realização de estudos especiais, quando solicitados pelo órgão central do sistema.

Parágrafo único. Os estudos a serem realizados pelo Grupo de Trabalho instituído pelo Decreto "P" n.º 3.881, de 24 de maio de 1966, serão encaminhados ao Órgão Central do Sistema para a sua devida adequação ao Planejamento integral do Estado, cabendo a êsse Grupo informar conclusivamente sôbre a organização, estrutra, funcionamento e integração no sistema de um órgão técnico e permanente de Planejamento no âmbito e sob a jurisdição da Secretaria de Estado do Govêrno.

Art. 6.º A designação ou dispensa dos Agentes do Sistema caberá ao Secretário de Estado do Govêrno, por indicação dos respectivos Secretários de Estado.

Art. 7.º A função de Agente do Sistema poderá ser exercida:

a) por servidor especialmente designado;

b) cumulativamente, por titular de cargo em comissão ou por ocupante de função gratificada;

c) por técnicos contratados pelo órgão diretamente interessado ou pela Secretaria de Govêrno.

Parágrafo único. Os sevidores especialmente designados, não ocupantes de cargos em comissão ou de função gratificada, perceberão a gratificação mensal que fôr arbitrada em cada caso, pelo Secretário de Estado do Govêrno, segundo a natureza do trabalho que lhe fôr atribuído.

Art. 8.º Fica o Secretário de Estado do Govêrno autorizado a requisitar dos diferentes órgãos centralizados ou descentralizados, os técnicos necessários à formação das equipes bem como a contratar técnicos ou serviços, quando necessário, para órgãos integrantes do sistema.

Art. 9.º O presente decreto entra em vigor na data de sua publicação revogado o Decreto n.º 1.582, de 18 de março de 1966, e demais disposições em contrário.

FRANCISCO NEGRÃO DE LIMA
Álvaro Americano
Armando Salgado Mascarenhas
Benjamin Moares Filho
Márcio Mello Franco Alves
Humberto de Paula Soares
Humberto Leopoldo Magnavita Braga
Raymundo de Paula Soares
Hildebrando Monteiro Marinho
Dario Coelho
José Bonifácio Diniz de Andrade
Milton Mendes Gonçalves
Hortência Maria Dunshee de Abranches
João Paulo da Silva Paranhos do Rio Branco.

Baixa de Responsabilidade sôbre Obras

GB - Ordem de Serviço n.º 11, do Diretor do Departamento de Edificações

1 - A — A baixa da responsabilidade de uma obra, poderá ser solicitada pelo P.R.E.O., em requerimento no próprio processo de licença, sem a audiência do titular do processo.

1 - B — O requerimento deverá conter descrição sumária do estado da obra e esclarecimento sôbre o cumprimento do projeto aprovado.

1 - C — Verificado o cumprimento do projeto aprovado por exame ao local, a baixa deverá ser deferida imediatamente, não devendo ficar condicionada a apresentação de nôvo P.R.E.O.

1 - D — Caso seja constatado que o projeto aprovado não vinha sendo cumprido, a baixa só poderá ser deferida após serem tomadas as devidas providências, e desde que o processo seja regularizado, com a apresentação e aprovação dos devidos projetos.

1 - E — Após o deferimento do pedido de baixa, deverá ser exigida a apresentação de nôvo P.R.E.O., no prazo de 15 dias, findo os quais devem ser solicitadas as medidas cabíveis à C.F. por falta de P.R.E.O. autuação e embargo da obra.

1 - F — Será dispensada a regularização prévia do processo, prevista no item 1-D se o proprietário fizer a apresentação de nôvo P.R.E.O., na forma do item 2 dêste boletim.

2 - A — Ao titular do processo caberá requerer a substituição do P.R.E.O., sem a audiência do profissional.

2 - B — O deferimento do pedido ficará condicionado à juntada de declaração do nôvo P.R.E.O., que deverá conter também descrição sucinta do estado da obra e dizer se o projeto aprovado vinha sendo cumprido.

2 - C — A substituição será deferida imediatamente, após a verificação de que o projeto aprovado vinha sendo cumprido.

2 - D — Caso seja declarado e constatado que o projeto aprovado não vinha sendo cumprido.

2 - C — A substituição será deferida imediatamente, após a verificação de que o projeto aprovado vinha sendo cumprido.

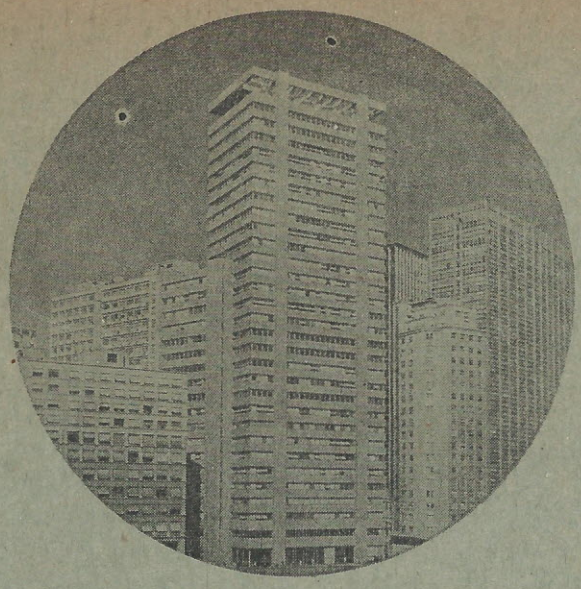
2 - D — Caso seja declarado e constatado que o projeto aprovado não vinha sendo cumprido, caberão de início as devidas sanções contra o antigo P.R.E.O., e a substituição ficará também condicionada à regularização do processo.

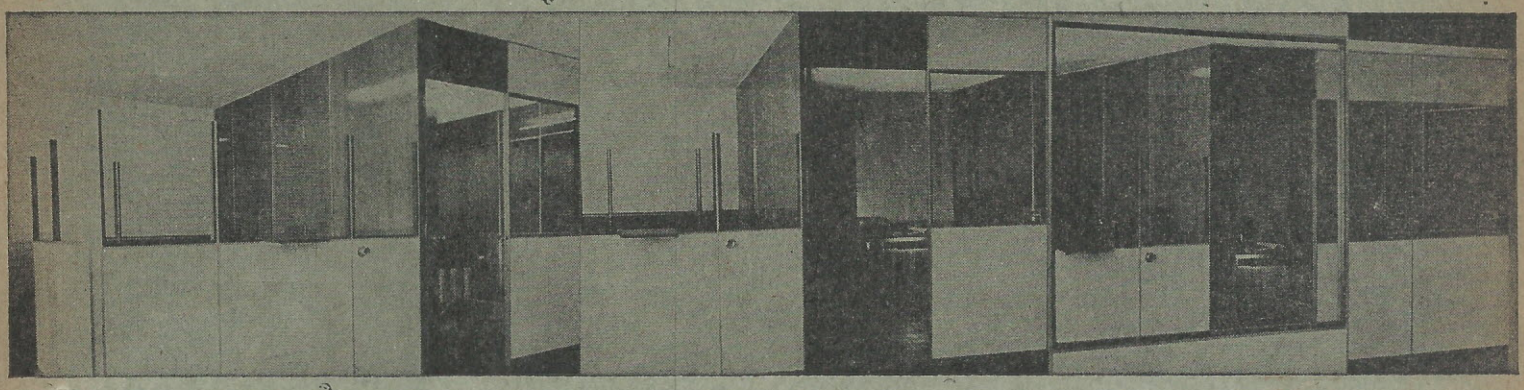
2 - E — Poderá ser dispensada a exigência de regularização prévia do processo, desde que o nôvo P.R.E.O. se comprometa a fazê-lo, na declaração citada no item 2-B.

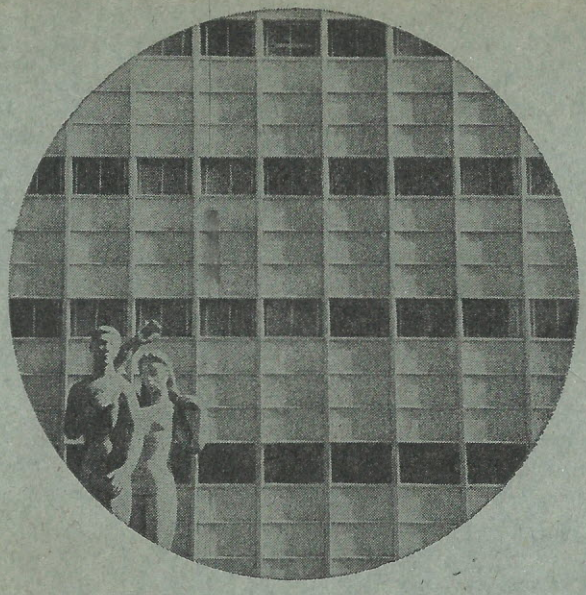
Newton Machado
Diretor

(Publicado no Boletim n.º 26, de 18/8/66, do DED) □

porque dividir ?







por que, ao atender os diferentes programas de utilização, nos grandes edifícios comerciais — como a séde do beg e o edifício barão de mauá — os arquitetos exigíram ao especificar, a qualidade e a tradição das nossas paredes divisórias removíveis. divisórias bernini lhe oferece fácil montagem, independência estrutural e reaproveitamento total no caso de alterações.

bernini s.a.
indústria e comércio
divisórias e lambrís
rua frei caneca 47/49, gb.
telefs 52 6884/52 6510

Um produto da

CIA. DE CIMENTO PORTLAND

POTY

Av. Martins de Barros, 196

RECIFE

UMA CONSTANTE EM TODO O NORDESTE

Sempre presente em tôdas as obras de engenharia, arquitetura, etc., a placa do Cimento Poty, é a afirmação pública da escolha do melhor, para os trabalhos de maior importância e responsabilidade

CIMENTO POTY

O melhor, entre os melhores que se fabricam no Brasil